

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA PRÁVA

Pojištění odpovědnosti za škodu v mezinárodní silniční dopravě
Liability Insurance in International Road Transport

Student: Bc. Kateřina Miková
Vedoucí diplomové práce: Ing. Martina Krügerová, Ph.D.

Ostrava 2015

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Kateřina Miková**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **6208T011 Ekonomika a právo v podnikání**
Téma: **Pojištění odpovědnosti za škodu v mezinárodní silniční dopravě**
Liability Insurance in International Road Transport

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Odpovědnost za škodu v mezinárodní silniční dopravě
 3. Pojištění odpovědnosti za škodu v mezinárodní silniční dopravě
 4. Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla
 5. Pojištění odpovědnosti silničního dopravce za škodu
 6. Pojištění odpovědnosti za škodu zasílatele
 7. Pojištění přepravy zásilek
 8. Důležitost pojištění v mezinárodní silniční dopravě
 9. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků diplomové práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

BUŠTA, Pavel a Vladimír PŘIKRYL. *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla s komentářem: (ve znění 16 novel)*. Praha: Venice Music Production, 2014. 204 s. ISBN 978-80-904270-5-1.
JANDOVÁ, L., P. ŠLAUF a J. SVEJKOVSKÝ. *Pojištění v novém občanském zákoníku: komentář*. Praha: C. H. Beck, 2014. 353 s. ISBN 978-80-7400-530-5.
NOVOTNÝ, P., P. KOUKAL a E. ZAHOŘOVÁ. *Nový občanský zákoník: Náhrada škody*. Praha: Grada Publishing, 2014. 139 s. ISBN 978-80-247-5165-8.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Martina Krügerová, Ph.D.**

Datum zadání: 21.11.2014
Datum odevzdání: 25.04.2015



JUDr. Bohuslav Halfar
vedoucí katedry

prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Čestné prohlášení

„Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci vypracovala samostatně.“

V Ostravě dne 25. 4. 2015

.....
Kateřina Miková

Bc. Kateřina Miková

Poděkování

Tímto bych chtěla poděkovat Ing. Martině Krügerové, Ph.D. za odborné vedení a cenné rady při zpracování diplomové práce. Rovněž bych chtěla poděkovat společnosti za poskytnuté dokumenty a informace, které posloužily pro zpracování diplomové práce.

Obsah

1. Úvod.....	6
2. Odpovědnost za škodu v mezinárodní silniční dopravě.....	9
2.1. Mezinárodní silniční doprava	9
2.2. Hlavní subjekty v mezinárodní silniční dopravě	10
2.2.1. Dopravce	10
2.2.2. Převážce	10
2.2.3. Zásilatel	11
2.3. Škoda vs. nemajetková újma	11
2.4. Odpovědnost.....	12
2.4.1. Obecná odpovědnost za škodu	12
2.4.2. Rozsah a způsob náhrady škody.....	14
3. Pojištění odpovědnosti za škodu v mezinárodní silniční dopravě.....	15
3.1. Rizika.....	15
3.1.1. Rizika v mezinárodní silniční dopravě.....	15
3.2. Pojištění v mezinárodní silniční dopravě.....	17
3.3. Jednotlivé typy pojištění v mezinárodní silniční dopravě a jejich právní úprava.....	18
3.4. Pojištění v mezinárodní silniční dopravě v praxi	21
4. Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla.....	23
4.1. Právní úprava pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla.....	23
4.2. Charakteristika pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla.....	24
4.3. Vznik pojištění.....	25
4.3.1. Zelená karta a územní platnost pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla.....	26
4.4. Hraniční pojištění	27
4.5. Účel pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla.....	28

4.5.1.	Rozsah pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla	28
4.6.	Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v praxi	29
4.6.1.	Likvidace pojistné události	31
5.	Pojištění odpovědnosti silničního dopravce za škodu	33
5.1.	Úmluva CMR	33
5.2.	Přepravní smlouva	35
5.3.	Nákladní list CMR	35
5.4.	Odpovědnost dopravce za škodu a možnost pojištění	36
5.4.1.	Rozsah náhrady škody	39
5.4.2.	Pojištění dopravce a jeho účel	42
5.5.	Pojištění odpovědnosti dopravce za škodu v praxi	43
5.5.1.	Likvidace pojistné události	47
6.	Pojištění odpovědnosti za škodu zasílatele	50
6.1.	Zasílatelská smlouva	50
6.2.	Odpovědnost zasílatele za škodu	51
6.2.1.	Zasílatel jako smluvní dopravce a jeho odpovědnost	52
6.3.	Rozsah náhrady škody	53
6.4.	Pojištění zasílatele a jeho účel	54
6.5.	Pojištění zasílatele v praxi	54
7.	Pojištění přepravy zásilek	57
7.1.	Charakteristika pojištění přepravy zásilek	57
7.2.	Účel pojištění přepravy zásilek	58
7.3.	Pojištění přepravy zásilek v praxi	59
7.3.1.	Likvidace pojistné události	62
8.	Důležitost pojištění v mezinárodní silniční dopravě	64
9.	Závěr	70
	Seznam pramenů a literatury	74

Seznam zkratk

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

1. Úvod

Mezinárodní silniční doprava představuje progresivně se rozvíjející dopravní obor, který velmi dobře konkuruje ostatním dopravním oborům, jako je železniční, letecká či vodní doprava. Silniční doprava je specifická zejména přepravou tzv. z domu do domu, která není možná u ostatních dopravních oborů a právě z tohoto důvodu bývá v mnoha případech využívána.

Doprava, ať už vnitrostátní či mezinárodní, tvoří nedílnou součást hospodářství každého státu, neboť na dopravě je závislá téměř celá společnost.

Mezinárodní silniční dopravou je pro účely této diplomové práce chápána mezinárodní silniční nákladní doprava uskutečňovaná vozidly a jejich soupravami o hmotnosti nad 3,5 tuny, která bývá v běžné praxi označována jako mezinárodní kamionová doprava, i když toto označení nebylo doposud schváleno jako odborný termín.

Cílem diplomové práce je vymezit všechna pojištění vztahujících se k mezinárodní silniční dopravě a stanovit jejich důležitost. Dílčím cílem je zjistit, zda je poskytnutá pojistná ochrana u reálné společnosti podnikající v mezinárodní silniční dopravě dostatečná či nikoli.

V diplomové práci je využita metoda analýzy, prostřednictvím které je problematika diplomové práce rozdělena na dílčí části, jež jsou následně popsány. Zároveň je v práci uplatněna i metoda komparace, neboť jednotlivé typy pojištění jsou vzájemně porovnávány mezi sebou. Rovněž jsou v práci aplikovány matematické metody a to v problematice výpočtu náhrady škody.

V souvislosti s globalizací se taktéž silničním dopravcům otevírají možnosti expandovat na zahraniční trhy a odstraňování obchodních překážek v mezinárodním obchodě přispívá k zakládání velkého množství společností specializujících se mimo jiné i na silniční dopravu.

Mezinárodní přeprava je však spojena se spoustou problémů, se kterými se musí potýkat jak prodávající s kupujícím, tak i dopravce, zasílatel a další zúčastněné subjekty. Vnitrostátní i mezinárodní doprava je proto velmi riziková, neboť může při provozu vozidla dojít k poškození či ztrátě přepravovaného zboží, poškození vozidla, ale také majetku třetích osob. Současně však také mohou vzniknout nemajetkové újmy a to i třetím osobám, jako jsou např.

ublížení na zdraví, smrt, případně i ztížení společenského uplatnění v důsledku úrazu způsobeného při provozu vozidla.

Rozmach automobilismu s sebou přinesl celou řadu rizik a také nutnost tato rizika pojistit. Pojištění představuje metodu, prostřednictvím které je možné tato rizika eliminovat. Je-li pojištění sjednáno, je pojistníkovi poskytnuta pojistná ochrana a vznikne-li škoda krytá tímto pojištěním, pojišťovna tuto škodu při splnění stanovených podmínek uhradí, ovšem pouze ve sjednaném rozsahu a za okolností, které nejsou vyloučeny v pojistných podmínkách. Pojistitel poskytuje pojistníkovi pojistnou ochranu za úplatu, tzv. pojistné, které se pojistník v pojistné smlouvě zavázal platit.

V současné době existuje na trhu velké množství pojistitelů, kteří mimo jiné nabízí celou řadu pojištění odpovědnosti vztahující se k mezinárodní dopravě. Mezi pojištění odpovědnosti za škodu v dopravě patří pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla, často označované jako tzv. povinné ručení, pojištění odpovědnosti silničního dopravce za škodu a také pojištění odpovědnosti zasílatele za škodu. Kromě odpovědnostního pojištění jsou poskytována také majetková pojištění, zejména pojištění přepravy zásilek, známé také jako tzv. cargo pojištění.

Diplomová práce je rozdělena do devíti kapitol včetně úvodu a závěru. V druhé kapitole jsou vysvětleny základní pojmy vztahující se k této práci, kterými jsou mezinárodní silniční doprava a její subjekty, dále pak pojmy odpovědnost, nemajetková a majetková újma (škoda) a obecná odpovědnost za škodu, její rozsah a způsob náhrady. Následující kapitola je věnována problematice pojištění odpovědnosti za škodu, kde jsou objasněna rizika v mezinárodní silniční dopravě a typy pojištění, které je možné sjednat v souvislosti s tímto dopravním oborem.

Další čtyři kapitoly jsou věnovány jednotlivým typům pojištění v mezinárodní silniční dopravě, a to pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla, pojištění odpovědnosti silničního dopravce za škodu, pojištění odpovědnosti zasílatele za škodu a v neposlední řadě pojištění odpovědnosti přepravy zásilek. Součástí těchto kapitol jsou i poznatky z praxe čerpané z podkladů, jež byly autorce diplomové práce poskytnuty reálnou společností podnikající v mezinárodní silniční dopravě (společnost je pro účely této práce přejmenována na společnost Autodoprava s.r.o.), kromě pojištění odpovědnosti za škodu zasílatele, neboť tato společnost není spediční společností, ale i na tomto místě je uvedena praktická část zaměřená na pojistné podmínky České pojišťovny u pojištění odpovědnosti zasílatele.

Následující kapitola je kapitolou shrnující základní poznatky o jednotlivých pojištěních s důrazem na jejich významnost a důležitost v mezinárodní silniční dopravě. Jsou zde uvedeny i přehledné tabulky vyčísľující výši pojistného za jednotlivá pojištění za poslední čtyři roky včetně jejich návratnosti v podobě vyplaceného pojistného plnění.

Rovněž zde autorka poukazuje na problém s ilegálními migranty, jež se prostřednictvím nákladních automobilů snaží přepravit z francouzského přístavu Calais do Anglie. Nutno podotknout, že se nejedná o nelegální přepravu osob. Řidiči kamionů a tudíž i dopravci mnohdy o takové přepravě osob nevědí a po opuštění francouzského území je jim vyměřena velmi vysoká pokuta, kterou jsou nuceni zaplatit a žádné z výše uvedených pojištění se na toto riziko nevztahuje.

Diplomová práce je zpracována podle právní úpravy účinné k 1. 1. 2015.

2. Odpovědnost za škodu v mezinárodní silniční dopravě

V této kapitole jsou vysvětleny základní pojmy, o kterých bude pojednávat celá diplomová práce. Těmito pojmy jsou zejména: mezinárodní silniční doprava a subjekty vztahující se k mezinárodní silniční dopravě, dále pak odpovědnost, škoda a nemajetková újma.

2.1. Mezinárodní silniční doprava

Mezinárodní silniční dopravou je myšlena silniční nákladní doprava uskutečňující se nejen na území České republiky, ale i na území zahraničních států. Tato doprava je zajišťována nákladními automobily, tj. vozidly a jejich soupravami o celkové hmotnosti nad 6 tun. V běžné praxi je tato doprava nazývána „mezinárodní kamionovou dopravou“, nicméně toto označení zatím nebylo schváleno jako řádný odborný termín (Novák, 2013).

Přeprava zboží má velmi dlouhou historii, ale opravdového pokroku se dočkala až v roce 1814, kdy byla sestrojena první parní lokomotiva. Se sestrojením prvního automobilu a zahájením automobilové nákladní přepravy však přeprava zboží zaznamenala skutečný progres (Sedláček, 2009).

Mezinárodní silniční doprava hraje velmi důležitou roli v národním hospodářství státu. Bez tohoto způsobu dopravy bychom neměli k dispozici zboží či výrobky, které nejsou na našem území vyráběny či pěstovány. Produkty by mohly být dováženy prostřednictvím železniční dopravy, avšak ta by nepokryla současnou spotřebu.

Jak vyplývá z odborné literatury, dnešní společnost je na kamionové dopravě velmi závislá a pouze několikadenní stávka řidičů kamionů přepravujících potraviny a základní potřeby k životu může způsobit velké problémy celé společnosti. Taková stávka „vyvolá řetězcový efekt, při němž se během několika hodin vyprázdní regály maloobchodních prodejen, zčásti vlivem vysoké frekvence dodávek zboží z distribučních center při minimálních zásobách zboží v prodejnách, zčásti v důsledku paniky u spotřebitelů, šířené i sdělovacími prostředky, přičemž původní konflikt mezi zaměstnanci a zaměstnavateli je okamžitě přenesen do politické roviny“ (Novák, 2013, s. 15).

Kamionová doprava se řadí mezi velmi rozvíjející se dopravní obory, kterým díky své relativní rychlosti, operativnosti a také dobré dostupnosti, tvrdě konkuruje (Novák, 2013).

2.2. Hlavní subjekty v mezinárodní silniční dopravě

S mezinárodní silniční dopravou je spojena celá řada subjektů, ale pro účely této diplomové práce je nutno vymezit pouze některé z nich.

2.2.1. Dopravce

Dopravce je provozovatel dopravy nebo vozidel. Velmi často je dopravcem sám majitel dopravního prostředku. Za dopravce je rovněž považován i nájemce vozidel, s čímž je možné se setkat např. u finančního leasingu. Dopravce zajišťuje dopravu, tedy poskytuje dopravní služby pro potřeby ostatních osob či organizací.

V praxi je nutno rozlišovat mezi skutečným dopravcem a smluvním dopravcem. Za skutečného dopravce je považován ten, který zásilku skutečně přepravuje prostřednictvím svých vozidel. Smluvním dopravcem je dopravce, který může mít se skutečným dopravcem uzavřenou přepravní smlouvu a za závazky z této smlouvy odpovídá stejně, jako kdyby přepravu zásilky zajišťoval on sám. Smluvní dopravce může být zároveň i skutečným dopravcem. Vedle toho se v praxi velmi často stává, že dopravce (smluvní) neuskuteční přepravu zásilky sám, i když by mohl, ale z jistých důvodů přenechá přepravu jinému dopravci (skutečnému dopravci)¹, někdy označovaném jako poddopravce či subdopravce.

2.2.2. Převpravce

Dalším důležitým subjektem v mezinárodní silniční nákladní dopravě je převpravce, kterého však nesmíme zaměňovat s již uvedeným dopravcem. Nejedná se o synonyma, i když se to na první pohled může zdát.

Za převpravce je považován zejména zákazník dopravce, který bývá v přepravní smlouvě velmi často označen jako odesílatel, případně příjemce. Velmi často se jedná o vlastníka hmotného zboží. Pojmem převpravce je však možné označit širokou škálu subjektů, jež nemusí mít přímé vazby na dopravu či přepravu². Nejčastějšími převpravci jsou odesílatel a příjemce (Novák, 2013).

¹ Podrobněji: NOVÁK, Radek a kol. (2013). *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství*. Praha: C. H. Beck. 282 s. ISBN 978-807-4005-145, s. 140-141.

² Rozdíl mezi dopravou a přepravou spočívá v tom, že dopravu je možné definovat jako činnost spočívající v přemísťování osob či věcí po dopravní cestě prostřednictvím dopravních prostředků a pracovních sil, tj. řidičů. Kdežto přeprava představuje samotné přemísťování osob či zboží prostřednictvím dopravy, tudíž výsledek dopravního procesu.

Zjednodušeně řečeno je přepravcem ten, kdo si u dopravce objedná přepravu daného nákladu a zároveň se zavazuje tomuto dopravci za přepravu zboží zaplatit dohodnutou finanční částku.

2.2.3. Zásílatel

Třetím a neméně důležitým subjektem mezinárodní silniční dopravy je zásílatel, velmi hojně označovaný jako speditér. Zásílatel zajišťuje svým jménem přepravní služby na účet a v zájmu příkazce, tj. přepravce (Novák, 2013). Zásílatele je tedy možné charakterizovat jako osobu zajišťující přepravní služby pro objednatele u osoby realizující tuto činnost, tedy u dopravce.

2.3. Škoda vs. nemajetková újma

V souvislosti s rekodifikací soukromého práva, zejména práva občanského, se setkáváme s novým pojmem „újma“, který je jak obsahově, tak i věcně širší, než dříve užívaný pojem „škoda“. Újmu je dle zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále v textu „NOZ“) možné rozdělit na újmu majetkovou a nemajetkovou. Majetkovou újmu označuje NOZ termínem „škoda“, a jedná se tedy o jakékoli zničení či ztrátu na majetku, přičemž tato škoda nemusí být pouze škoda skutečná³, ale může se jednat i o ušlý zisk⁴.

Mimo majetkovou újmu NOZ rozlišuje také újmu nemajetkovou, za kterou je v obecném pojetí možné považovat jakoukoli újmu, která pro poškozeného neznamená přímou ztrátu na majetku, ale především se jedná o zásah do zdraví, cti či soukromí osoby (Ministerstvo spravedlnosti ČR, 2015). Nemajetkovou újmu mohou představovat duševní útrapy, ztížení společenského uplatnění či bolest, kterou musela dotyčná osoba vytrpět.

I přes takové dělení újmy na její dvě formy, nelze škodu a nemajetkovou újmu od sebe striktně separovat, neboť obě formy mohou být na sobě závislé. „*To se týká zejména případů újmy na tzv. přirozených právech člověka, kdy je podle nového občanského zákoníku škůdce výslovně povinen vedle náhrady škody i odčinit nemajetkovou újmu, kterou tím způsobil*“ (Novotný, Koukal. Záhořová, 2014, s. 18).

³ Skutečná škoda vyjadřuje výši, o kterou se skutečně snížila hodnota majetku. Podle rozsudku Nejvyššího soudu České republiky ze dne 28. 11. 2001 sp. zn. 25 Cdo 347/2000 je za skutečnou škodu na věci třeba považovat „*takovou újmu, která znamená zmenšení majetkového stavu poškozeného oproti stavu před škodnou událostí a která představuje majetkové hodnoty, jež je třeba vynaložit k uvedení věci do předešlého stavu*“.

⁴ Ušlým ziskem je třeba chápat výši, o kterou se hodnota majetku nezvýšila v důsledku vzniklé škody, i když se zvýšit měla. Pokud by tedy škoda nevznikla, ke zvýšení hodnoty majetku by s největší pravděpodobností došlo.

2.4. Odpovědnost

Pro účely této diplomové práce je pod pojmem odpovědnost nutno chápat odpovědnost právní, přičemž se jedná o právní institut prolínající se celým právním řádem.

Podle právní teorie existuje více výkladů právní odpovědnosti. Jedna z nich považuje odpovědnost za hrozbu sankce, která vyplývá z dané odpovědnosti. Tato teorie předpokládá, že daný subjekt je odpovědný za splnění své povinnosti, nikoliv až za následné nesplnění povinnosti a odpovědnost vzniká a trvá společně se vznikem povinnosti a to až do doby porušení povinnosti. Dle další právní teorie je odpovědnost chápána jako samotná sankce, nikoli jako hrozba sankce následující až po porušení povinnosti. Jiná právní koncepce dělí právní odpovědnost na dvě fáze, fázi primární, která má preventivní funkci, a fázi sekundární, která představuje sankční opatření (Zárybnická, Schelle, 2010).

2.4.1. Obecná odpovědnost za škodu

NOZ užívá termín odpovědnost jen velmi zřídka, nahrazuje jej pojmem povinnost. V problematice závazků z deliktů již dále občanský zákoník nevyužívá „odpovědnost za škodu“, ale nahrazuje jej spojením „povinnost nahradit škodu“.

Odpovědnost za škodu, příp. nemajetkovou újmu je možné označit za zvláštní závazkový vztah mezi škůdcem a poškozeným, jež se vztahuje k předchozí právní povinnosti, která však byla porušena (Novotný, Koukal, Záhořová, 2014). Odpovědnost za škodu lze označit za synallagmatický právní vztah, ze kterého vyplývají oběma stranám práva a povinnosti, přičemž jsou tato práva a povinnosti na sobě závislá. Škůdce má povinnost nahradit způsobenou újmu a na druhé straně má poškozený právo žádat tuto náhradu po škůdci, eventuálně se jí domáhat u soudu.

Jestliže dojde ke vzniku škody, je za ni odpovědný zpravidla ten, kdo tuto škodu způsobil, tedy tzv. škůdce. „NOZ nově důsledně rozlišuje podmínky vzniku povinnosti škůdce uhradit škodu s ohledem na to, zda ji způsobil porušením zákona, smlouvy, či zásah dobrých mravů“ (Ministerstvo spravedlnosti ČR, 2015). Škůdce je odpovědný jen za škodu, kterou zavinil. Na jeho zavinění se nepřihlíží v případě, že se jedná o škodu výhradně stanovenou zákonem a také tehdy, byla-li porušena smluvní povinnost. Pokud však byla způsobena nemajetková újma, je škůdce povinen tuto újmu uhradit jen pokud tato povinnost byla explicitně ujednána, případně pokud tak stanoví zvláštní zákon (Novotný, Koukal, Záhořová, 2014).

Způsobí-li škůdce poškozenému škodu tím, že úmyslně poruší dobré mravy, je povinen dle ust. § 2909 NOZ tuto škodu nahradit. V případě, že škůdce vykonával své právo, je ze zákona povinen vzniklou škodu nahradit pouze sledoval-li jako hlavní účel poškození jiného.

Povinnost nahradit škodu vzniká také tehdy, dojde-li k porušení povinnosti stanovené zákonem, přičemž škůdce tuto povinnost poruší vlastním zaviněním. Došlo-li k porušení zákonné povinnosti, dle NOZ se předpokládá, že škůdce způsobil škodu z nedbalosti.

Povinnost k náhradě škody vzniká i porušením povinnosti vyplývající ze smlouvy uzavřené mezi dvěma stranami, přičemž tuto škodu nahradí druhé straně ta strana, jež tuto povinnost porušila. Škůdce dle ustanovení § 2913 odst. 1 NOZ nahradí škodu také osobě, jejímuž zájmu mělo splnění ujednané povinnosti zjevně sloužit. Zákon upravuje i možnost zproštění se této povinnosti, kdy se škůdce může povinnosti nahradit škodu zprostit, pokud prokáže, že nemohl povinnost ujednanou ve smlouvě splnit z důvodu dočasné či trvalé mimořádné nepředvídatelné a nepřekonatelné překážky, avšak tato překážka musela vzniknout nezávisle na jeho vůli.

Aby vznikla povinnost nahradit škodu, musí být splněny tyto základní předpoklady:

- porušení povinnosti (ze zákona, ze smlouvy či porušení zásad dobrých mravů),
- vznik škody či nemajetkové újmy (může se jednat buď o skutečnou škodu, ale i o ušlý zisk),
- příčinná souvislost mezi vznikem škody a porušením povinnosti a
- zavinění (jež se vyžaduje u subjektivní odpovědnosti).

NOZ nově zavádí úpravu prokázání příčinné souvislosti mezi porušením povinnosti a vzniklou škodou v případě, že škodu způsobil více osob a nelze tak jednoznačně určit, kdo je skutečným viníkem. V takové situaci nahradí škodu tito škůdci společně a nerozdílně. Podle předchozí právní úpravy muselo být dostatečně dokázáno, že škodu způsobil konkrétní osoba a pokud nebylo možné určit, že za vznikem škody stojí konkrétní osoba, nešlo prokázat vznik příčinné souvislosti a z toho důvodu nebylo ani možné požadovat náhradu škody (Kučera, 2014). Dle autorčina názoru je tato úprava velmi přínosná, neboť podle dnes již neúčinného právního předpisu byla poškozená osoba ochuzena o případnou náhradu škody jen proto, že nebylo možné určit konkrétní osobu škůdce a veškeré náklady spojené se vzniklou škodou musela tudíž uhradit sama.

2.4.2. Rozsah a způsob náhrady škody

Jestliže došlo ke vzniku škody a je-li možné tuto škodu prokázat jednomu škůdci či škůdcům, musí být tato škoda nahrazena (resp. není-li možné ji prokázat konkrétní osobě, hradí škodu společně a nerozdílně), přičemž NOZ upřednostňuje náhradu škody uvedením v předešlý stav.

Poškozený však může požadovat i náhradu v penězích a soud dnes nijak neposuzuje, jakou formu náhrady škody si poškozený zvolil. Tím je dle autorčina názoru dána větší volnost poškozené straně, neboť současná právní úprava je pro poškozeného mnohem výhodnější, protože si může svobodně zvolit způsob náhrady škody, který je pro něj optimální. V mnohých případech byla totiž peněžitá náhrada škody pro poškozeného nevýhodná. Škůdce „jen zaplatil určitou částku“ a veškeré ostatní starosti související se škodou a opravou poškozené věci přešly na poškozeného. Zároveň se tím usnadnila práce soudců, kteří se nemusejí zabývat schvalováním způsobu náhrady škody. Tuto změnu tedy považuje za přínosnou⁵.

NOZ stanovuje, že se hradí skutečná škoda, ale také ušlý zisk, tedy to, co poškozenému v důsledku vzniklé škody ušlo. „*NOZ nově výslovně uvádí, že kromě obvyklé ceny věci, kterou má v době poškození, musí být zohledněny i účelně vynaložené náklady, které musely být k obnovení funkčnosti věci vynaloženy*“ (Ministerstvo spravedlnosti ČR, 2015).

V případě, že došlo ke vzniku nemajetkové újmy, bude se tato újma nahrazovat tzv. zadostiučiněním, které musí být dle ustanovení § 2951 odst. 2 NOZ poskytnuto v penězích, avšak pouze pokud nebude zajištěn jiný způsob skutečné a dostatečně účinného odčinění způsobené újmy. Další podobou zadostiučinění může být například omluva.

Problematika náhrady újmy na zdraví či životě představuje speciální úpravu způsobu náhrady újmy, kdy se vychází především z toho, že lidské tělo není považováno za „věc“ a „nelze proto ani na zranění či smrt člověka pohlížet optikou obecné úpravy odpovědnosti za újmu“ (Novotný, Koukal, Záhořová, 2014, s. 52). V souvislosti s přijetím NOZ byla zrušena tzv. náhradová vyhláška⁶. Tato změna však vede dle autorčina názoru k zatížení soudů, neboť ty nově začaly posuzovat jednotlivé případy újmy na zdraví či životě v souvislosti s vyčíslením náhrady škody poškozeným (zraněným) či pozůstalým.

⁵ Předchozí právní úprava totiž primárně stanovovala náhradu škody v penězích a uvedení do předešlého stavu bylo možné jen, když o to požádal sám poškozený a soud musel tento požadavek považovat za účelný.

⁶ Vyhláška Ministerstva zdravotnictví č. 440/2001 Sb., o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění stanovovala paušální částky náhrad za vzniklé újmy na zdraví. Tabulkově byly stanoveny počty bodů za jednotlivá zranění a poškození zdraví, přičemž výše odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění se stanovovala na základě bodového ohodnocení určeného v lékařském posudku. Jeden bod pak představoval částku 120 Kč.

3. Pojištění odpovědnosti za škodu v mezinárodní silniční dopravě

V této kapitole budou definovány základní pojmy z oblasti pojištění a pojišťovnictví, které je nutno vymezit především z důvodu pochopení následujícího výkladu. Rovněž budou specifikována rizika, jež doprovázejí nejen mezinárodní silniční dopravu.

3.1. Rizika

Stejně jako ostatní podnikatelské oblasti, tak i mezinárodní silniční doprava je spojena s celou řadou rizik, která mohou značně ovlivnit činnost dané organizace. Pojem riziko je možno vysvětlit hned z několika úhlů pohledu. Pro účely této diplomové práce však postačí význam vztahující se k pojistné teorii. Pod pojmem riziko je tudíž v tomto pojetí nutno chápat určitou pravděpodobnost, že dosažený výsledek se bude lišit od výsledku, který daná organizace předpokládala. Obecně je riziko považováno za nejistotu, jež je možné kvantifikovat prostřednictvím počtu pravděpodobností, kdy se vychází z informací vyplývajících z minulého vývoje.

Rizika je možné členit dle několika hledisek. Obecně můžeme rizika rozdělit na rizika základní a podnikatelská. Základními riziky jsou rizika přírodní (např. povodeň, požár, sesuv půdy, tsunami apod.), rizika technická (např. selhání technických systémů, zhroucení počítačových sítí, výpadek elektrického proudu) a rizika související s lidským faktorem.

Pod podnikatelská rizika spadá velké množství rizik, jež podstatným způsobem ovlivňují podnikání. Může se jednat o rizika provozní (související se samotným provozem podniku, s výrobou apod.), ekonomická či finanční (riziko platební neschopnosti, rizika vyplývající ze změn měnových kurzů apod.), tržní (rizika související s poptávkou, konkurenční nabídkou), politická (riziko změny vlády nebo režimu), legislativní (rizika spojená se změnou právních předpisů) atd.

Pojistné riziko je možné definovat jako míru pravděpodobnosti vzniku pojistné události vyvolané pojistným nebezpečím⁷ (Ducháčková, 2009).

3.1.1. Rizika v mezinárodní silniční dopravě

U společností, jejichž hlavním předmětem činnosti je mezinárodní silniční doprava, se setkáváme s celou řadou rizik. Mohou jimi být rizika tržní, kdy v důsledku změny tržních

⁷ Zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě definoval pojistné nebezpečí jako možnou příčinu vzniku pojistné události. Tím je tedy vše, co může vyvolat vznik pojistné události. Pojistným nebezpečím je např. zemětřesení, které způsobí škodu na určitém majetku. Kdežto pojistným rizikem je určitá pravděpodobnost, že k zemětřesení dojde.

podmínek, např. změnou vztahu nabídky a poptávky, změnami v prodejní či nákupní politice dodavatelů a odběratelů, nedosáhne podnik očekávaného výsledku, nebo v horším případě bude vykazovat ztrátu.

Dalšími riziky, která postihují nejen mezinárodní silniční dopravu, jsou rizika komerční. Tímto označením je třeba chápat rizika související s nesplněním závazků ze strany obchodního partnera. Jsou jimi zejména tyto formy:

- odstoupení obchodního partnera od smlouvy,
- nesplnění či vadné plnění ze strany dodavatele,
- nepřevzetí zboží odběratelem bez vážného důvodu,
- platební nevůle dlužníka či
- jeho platební neschopnost (Černohlávková, 2014).

Jelikož je silniční doprava uskutečňována nejenom v tuzemsku, ale i v zahraničí, přichází v úvahu také rizika měnová, která vyplývají zejména z pohybů měnových kurzů a mohou způsobit vznik kurzových rozdílů.

Podnikání mohou také značně ovlivnit tzv. rizika teritoriální, jimiž jsou myšlena rizika související s politickým a makroekonomickým vývojem jednotlivých zemí (Černohlávková, 2014).

Protože je tato diplomová práce zaměřena na mezinárodní silniční dopravu, tato podnikatelská činnost se potýká i s riziky přepravními. Během přesunu přepravovaného zboží může dojít k poškození této zásilky, či dokonce k její ztrátě. Zásilka⁸ může být také pozdě dodána. Nemusí se jednat pouze o škody na zásilce, ale může být poškozen i dopravní prostředek, který náklad přepravoval.

Přeprava zboží je tedy velmi riziková a existuje celá řada příčin vzniku škody. Mezi ty nejčastější patří:

- působení přírodních jevů nezávislých na lidské vůli (např. zemětřesení, záplavy, povodně, sesuv půdy, lavina, tsunami apod.),
- důsledky lidské činnosti (autonehody, vykolejení vlaků apod.),

⁸ Zásilkou je myšlen náklad, který je přepravovaný. Jde tedy o zboží, které dle Úmluvy CMR musí mít nějakou hodnotu, pokud by hodnotu nemělo, v takovém případě by na zboží nemohla vzniknout škoda. Podle Úmluvy CMR nelze přepravovat některé věci. Přeprava se tedy nevztahuje na přepravu prováděnou v rámci mezinárodních poštovních úmluv, na přepravu mrtvol a stěhovaných svršků (věcí sloužících k bydlení, práci, zábavě člověka pro jeho osobní potřebu). Jestliže se však budou přepravovat svršky v rámci obchodní činnosti mezi výrobcem a odběratelem nebo mezi dvěma výrobci, tak nejde o přepravu svršků, na niž se Úmluva CMR nevztahuje (Sedláček, 2009).

- nedostatky spojené s uložením a zabezpečením nákladu (působení vlhka, převržení nákladu),
- neodborné zacházení s nákladem,
- krádeže,
- škody způsobené přirozenou povahou zásilky (zkažení, tvorba plísně, vyschnutí apod.),
- události válečného nebo politického charakteru,
- další nespecifikované vlivy katastrofického charakteru jako je působení hmyzu či hlodavců, radioaktivního záření apod. (Sato, 2014).

3.2. Pojištění v mezinárodní silniční dopravě

Jestliže došlo ke vzniku újmy, je zde snaha o to, aby její následky byly co možná nejmenší. Takovou metodou, která umožňuje eliminaci dopadu vzniklé škody, je pojištění. I přes časté užívání termínu „pojištění“, není tento pojem v dikci zákona vymezen. Existuje proto velmi mnoho definic. Jednou z nich je, že *„pojištění lze charakterizovat jako činnost směřující k vytváření peněžního pojišťovacího fondu, tj. fondu, který může sloužit ke krytí případných škod, vzniklých v důsledku nahodilých událostí“* (Spirit in Karfíková, Příkryl, 2010, s. 12).

Pojištění není považováno za synallagmatický právní vztah i přesto, že zde existují vzájemná práva a povinnosti smluvních stran. Důvod však spočívá v tom, že plnění a ani jejich výše nejsou vzájemně podmíněny (Jandová, Šlauf, Svejkovský, 2014). Shodně uvedl i Nejvyšší soud ČR ve svém usnesení sp. zn. 25 Cdo 194/2009 ze dne 14. 4. 2011, že synallagmatické jsou tedy jen ty dvoustranné závazky, u nichž mimo vzájemnou podmíněnost práv a povinností jsou vzájemně podmíněna i plnění, což u pojištění neplatí, neboť *„povinnost pojistníka platit pojištění, k níž se zavázal pojistnou smlouvou, není synallagmaticky podmíněna povinností pojišťovny vyplátit pojistné plnění v případě pojistné události a naopak.“*

Pojištění je finanční službou, u níž dochází k poskytnutí pojistné ochrany, kdy tato ochrana bude poskytnuta pouze tehdy, bude-li zaplaceno pojistné. Díváme-li se na pojištění z pohledu práva, je možné jej označit za právní vztah, který je dán pojistnou smlouvou uzavřenou mezi pojistitelem a pojistníkem.

Pojištění lze členit dle několika hledisek. Jedním z dělení pojištění je rozčlenění z hlediska pojistně-právního vztahu na pojištění:

- zákonné a
- smluvní, které se ještě dělí na povinné smluvní a dobrovolné smluvní.

U pojištění odpovědnosti za škodu v mezinárodní silniční dopravě jsou všechna pojištění (budou vymezena následně) řazena mezi pojištění dobrovolně smluvní, kromě pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla, které je jako jediné pojištěním povinné smluvním. Dle současné právní úpravy se v problematice odpovědnostního pojištění v mezinárodní silniční dopravě nevyskytuje žádné zákonné pojištění⁹.

Pojištění můžeme členit i podle formy na pojištění škodová a obnosová¹⁰, kdy „*formy pojištění udávají závislost výše pojistného plnění (odškodnění) na výši náhodné potřeby, na výši škody*“ (Ducháčková, 2009, s. 46).

Všechna pojištění odpovědnosti za škodu v mezinárodní silniční dopravě spadají do pojištění škodových a jejich účelem je především náhrada vzniklé škody.

„Vzhledem k tomu, že prodávající a kupující, dopravce a zasílatel, jsou zatíženi rozdílným stupněm odpovědnosti k přepravovanému zboží, použijí se v mezinárodní přepravě dva základní druhy pojištění:

- *přepravy zboží (přepravní pojištění),*
- *odpovědnosti dopravce, resp. zasílatele (odpovědnostní pojištění)“* (Sato, 2014, s. 200).

3.3. Jednotlivé typy pojištění v mezinárodní silniční dopravě a jejich právní úprava

Na pojistném trhu je poskytováno hned několik pojištění vztahující se k mezinárodní silniční dopravě. Tato pojištění budou v následujících kapitolách podrobně vysvětlena včetně jejich uplatnění v praxi – v reálné společnosti, jejíž hlavním předmětem podnikání je silniční motorová doprava (kromě pojištění odpovědnosti za škodu zasílatele, neboť se jedná o dopravní společnost, nikoliv spediční).

⁹ Zákonné pojištění vzniká a také trvá na základě příkazu, jenž stanovuje právní předpis. Naproti tomu povinné smluvní pojištění vzniká na základě pojistné smlouvy, kdy povinnost uzavřít pojistnou smlouvu ukládá zvláštní právní předpis. Dobrovolné smluvní pojištění vzniká zcela dobrovolně, a to na základě pojistné smlouvy a je zcela na vůli pojistníka, zda si pojištění sjedná či nikoliv.

¹⁰ Škodové pojištění slouží k náhradě škod vzniklých v majetkové sféře a tato forma pojištění je charakteristická pro pojištění majetku a odpovědnostní pojištění. U škodového pojištění je v případě pojistné události vyplacena skutečná výše škody a nikdy nesmí dojít k obohacení, tudíž daný subjekt, tj. poškozený, nesmí ze vzniklé pojistné události profitovat. Obnosové pojištění je charakteristické tím, že v případě vzniku pojistné události bude vyplaceno pojistné plnění ve výši pojistné částky, a to jednorázově či opakovaně, přičemž se nezjišťuje výše skutečné újmy, neboť na něm pojistné plnění nezávisí.

Mezi pojištění v mezinárodní silniční dopravě se řadí:

- pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla (tzv. povinné ručení),
- pojištění odpovědnosti silničního dopravce za škodu,
- pojištění odpovědnosti za škodu zasílatele a
- pojištění přepravy zásilek (tzv. cargo pojištění), které však spadá pod pojištění majetková a nikoli odpovědnostní.

Všechna výše zmíněná pojištění jsou pojištěními smluvními, a tudíž vznikají na základě pojistné smlouvy, kterou uzavírají, ať už povinně (v případě pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla), či dobrovolně, pojistník s pojistitelem.

Do roku 2014 byla úprava pojistné smlouvy upravena zákonem č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů (zákon o pojistné smlouvě), (dále v textu „PojSml“), kdy tento zákon v ustanovení § 2 považoval pojistnou smlouvu za smlouvu o finančních službách, ve které se pojistitel zavazoval v případě vzniku nahodilé události poskytnout ve sjednaném rozsahu plnění a pojistník se naopak zavazoval platit pojistiteli pojistné. V ustanovení § 4 téhož zákona byly stanoveny obligatorní náležitosti pojistné smlouvy, přičemž jejich nedodržení vedlo k neplatnosti takové smlouvy.

Nově je pojistná smlouva obecně upravena v NOZ, konkrétně v ustanovení § 2758 a násl., kdy se pojistitel ¹¹ pojistnou smlouvou zavazuje, že pojistníkovi ¹² případně třetí osobě poskytne pojistné plnění, jestliže nastane nahodilá událost, jež je krytá pojištěním, tzv. pojistná událost a na druhé straně se pojistník na základě pojistné smlouvy zavazuje platit pojistiteli pojistné.

NOZ taktéž stanovuje povinné náležitosti pojistné smlouvy, které jsou upraveny v ust. § 2777, nicméně, na rozdíl od PojSml, neuvedení některého z těchto údajů, neznamená automaticky neplatnost uzavřené pojistné smlouvy (Jandová, Šlauf, Svejkovský, 2014).

Ve většině případů platí, že se pojistná smlouva uzavírá v písemné formě. Nový občanský zákoník, stejně jako dnes již neúčinný zákon o pojistné smlouvě, připouští i ústní formu pojistné smlouvy, ale pouze v případě, že je pojištění ujednáno na dobu kratší než jeden rok.

¹¹ Pojistitelem je právnická osoba, která je oprávněna k provozování pojištění. Nejčastěji se jedná o pojišťovnu.

¹² Pojistníkem může být jak právnická, tak i fyzická osoba, která uzavřela s pojistitelem pojistnou smlouvu. Pojistník má právo disponovat s pojistnou smlouvou, tzn., že ji může měnit, přerušit či zrušit. Osobu pojistníka musíme odlišovat od pojištěného (někdy jsou to ale totožné osoby), neboť pojištěnou osobou je ten, na jehož majetek, život, zdraví či odpovědnost se dané pojištění vztahuje.

Pojištění odpovědnosti za škodu je obecně upraveno v ustanovení § 2861-2867 NOZ. Hlavní princip odpovědnostního pojištění spočívá v tom, že toto pojištění, bylo-li sjednáno, následně kryje újmy, které způsobila pojištěná osoba třetí osobě na majetku, zdraví, životě či se jedná o finanční škody. Za takové újmy nese odpovědnost ta osoba, která je způsobila.

Pojištění odpovědnosti za škodu je dle dikce zákona možné sjednat pouze jako pojištění škodové, kdy je v případě vzniku pojistné události poskytnuta náhrada skutečné škody. Pojištění odpovědnosti nesmí vést k obohacení, tudíž poškozené osobě nesmí být např. vyplacena vyšší částka, než jaká byla původní hodnota zničeného majetku.

Pojištění odpovědnosti za škodu lze charakterizovat jako specifický pojistný vztah, který je typický „trojúhelníkem“ vztahů vyplývajících z tohoto pojištění, eventuálně s ním souvisejících. V odpovědnostním pojištění je třeba důkladně odlišovat právo oprávněné osoby na pojistné plnění a právo poškozeného na náhradu škody, příp. újmy, neboť tyto dva právní nároky jsou nároky odlišnými, které spolu však souvisejí, nicméně jen zčásti (Jandová, Šlauf, Svejkovský, 2014).

V případě, že nastala pojistná událost a bylo-li uzavřeno pojištění odpovědnosti, má pojištěný právo, aby za něho pojistitel nahradil poškozené osobě škodu či nemajetkovou újmu. Pojišťovna tak tedy má povinnost vyplatit pojistné plnění poškozenému, nikoliv pojištěnému. Pojistné plnění je vyplaceno až na základě rozhodnutí o povinnosti nahradit škodu, přičemž je škoda, nemajetková újma uhrazena v takovém rozsahu, který je určen zákonem nebo smlouvou.

Pojišťovna tak v případě pojistné události vyplatí pojistné plnění poškozenému, ten ale na toto plnění proti pojistiteli dle ust. § 2861 odst. 2 NOZ nemá právo, jestliže toto právo nebylo výhradně sjednáno, eventuálně jestli tak nestanoví jiný zákon. Za tento „jiný“ zákon se dle platné právní úpravy považuje pouze zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), který v ustanovení § 9 odst. 1 stanovuje tzv. přímý nárok poškozeného na výplatu pojistného plnění proti pojistiteli. *„Je však třeba zdůraznit, že i v tomto případě se vůči pojistiteli jedná o právo na pojistné plnění, nikoliv o právo na náhradu škody či újmy. Pojistitel není škůdcem a neodpovídá za škodu škůdcem způsobenou, tudíž právo směřující vůči němu, ať už ze strany pojištěného škůdce, nebo ze strany poškozeného s přímým nárokem, je vždy právem na pojistné plnění, nikoliv právem na náhradu škody“* (Jandová, Šlauf, Svejkovský, 2014).

Na výplatu pojistného plnění proti pojistiteli má však právo oprávněná osoba, která však není dopředu známa, na rozdíl od osoby obmyšlené (pouze u životního pojištění), která je předem určena.

3.4. Pojištění v mezinárodní silniční dopravě v praxi

Všechna výše zmíněná pojištění, kromě pojištění odpovědnosti zasílatele za škodu, má uzavřená i reálná dopravní společnost, která autorce poskytla potřebné informace a rovněž i souhlas se zpracováním těchto údajů pro účely této diplomové práce. Protože si však společnost nepřeje, aby byla jmenována, autorka se rozhodla ji přejmenovat na společnost Autodoprava s.r.o.

Společnost vznikla v roce 1997 jako sdružení dvou fyzických osob. Následně došlo ke změně právní formy na společnost s ručením omezeným.

Předmětem podnikání této společnosti je silniční motorová doprava – nákladní vnitrostátní a mezinárodní doprava provozovaná vozidly o největší povolené hmotnosti do 3,5 tuny včetně, nákladní vnitrostátní a mezinárodní doprava provozovaná vozidly o největší povolené hmotnosti nad 3,5 tuny. Současně je předmětem podnikání i výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1-3 zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon).

Jedná se o středně velkou společnost, v jejímž vlastnictví je 40 kamionů – 40 tzv. tahačů a 40 tzv. návěsů a 3 nákladní automobily.

Společnost Autodoprava s.r.o. zajišťuje svým zákazníkům přepravu jak standardního zboží, obytných kontejnerů, ale i velkoobjemných a nadměrných nákladů.

Autodoprava s.r.o. je mezinárodním dopravcem, který zajišťuje přepravu zboží po celé Západní Evropě. Společnost zabezpečuje pro své zákazníky komplexní logistické služby včetně skladování zásilek ve svých vlastních skladovacích prostorech. Společnost nerealizuje veškerou přepravu prostřednictvím vlastního vozového parku, ale využívá k přepravě zásilek i další dopravce, tzv. poddopravce.

Neboť má tato dopravní společnost uzavřené všechny pojistné smlouvy vztahující se k dopravě u České pojišťovny (dále „ČP“), bude problematika těchto pojištění upravena na základě pojistných podmínek právě této pojišťovny. Veškerá „dopravní“ pojištění má společnost uzavřené v právním režimu zákona č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně

souvisejících zákonů (zákon o pojistné smlouvě), neboť byla uzavřena mezi lety 2011 – 2013, tedy za účinnosti tohoto zákona a to znamená, že se i nadále řídí právě zákonem o pojistné smlouvě.

Při sjednávání pojištění, komunikování s pojišťovnou a likvidaci pojistných událostí využívá společnost Autodoprava s.r.o. služeb jedné makléřské společnosti.

Společnost Autodoprava s.r.o. je členem Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, největšího sdružení dopravců podnikajících v mezinárodní i vnitrostátní nákladní a osobní dopravě v České republice.

Společnost Autodoprava s.r.o. je zapojena do tzv. akreditačního systému využívaného při vstupu nelegálních migrantů do vozidla. Na základě tohoto systému a při současném splnění předepsaných postupů není dopravci udělena pokuta při nalezení nelegálního migranta ve vozidle.

4. Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla

Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla je zakotveno v české právní úpravě již několik let. První zmínky o tomto pojištění se objevují r. 1908, kdy byl na území dnešní České republiky přijat tzv. automobilový zákon - zákon o ručení za škody z provozování jízdních silostrojů (Jandová, Vojtek, 2012). Toto pojištění se stalo povinným pro všechny držitele motorových vozidel s účinností zákona č. 81/1935Sb. z. a n., o jízdě motorovými vozidly (Karfíková, Přikryl, 2010).

4.1. Právní úprava pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla

V souvislosti s rekodifikací občanského práva zaznamenalo právní zakotvení dané problematiky jisté změny. Před rokem 2014 se toto pojištění mimo jiné řídilo dle zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů a také zákonem č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů.

Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla je v současné době upraveno rovněž několika právními předpisy. Obecnou úpravu pojištění odpovědnosti nalezneme v zákoně č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. Konkrétně se jedná o ustanovení § 2861 – 2867.

V ustanovení § 2927- 2932 NOZ nalezneme speciální úpravu odpovědnosti v dopravě, problematiku škody a její náhrady z provozu dopravních prostředků. Nutno však zmínit, že tato úprava nepředstavuje lex specialis vůči obecné odpovědnosti (Jandová, Vojtek, 2012). Jedná se o jeden typ odpovědnosti, vedle níž stojí např. odpovědnost za škodu z provozní činnosti (§ 2924 NOZ), odpovědnost za škodu způsobenou provozem zvlášť nebezpečným (§ 2925 NOZ), odpovědnost za škodu způsobenou zvířetem (§ 2933 - 2935 NOZ), věcí (§ 2936 - 2938 NOZ), vadou výrobku (§ 2939 - 2943 NOZ) apod.

Problematika tohoto pojištění není upravena jen obecně, ale i ve speciálních právních předpisech. Zejména se jedná o zákon č. 168/1999 Sb, o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), (dále v textu jen „ZPOV“). Dalšími speciálními právními předpisy jsou: zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a také zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví.

4.2. Charakteristika pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla

Na úvod je nutno zmínit, že toto pojištění bývá velmi často nazýváno jako „povinné ručení“, avšak tento pojem se v dikci zákona nevyskytuje, ale i přesto je hojně užíván a pro účely této diplomové práce bude také používán, a to především z důvodu zjednodušení poměrně složitého, nýbrž přesného názvu.

Protože se jedná o pojištění odpovědnosti za škodu, lze jej dle zákona sjednat jen jako pojištění škodové, u kterého nesmí, v případě vzniku škody a následně její náhrady, dojít k obohacení.

S tímto odpovědnostním pojištěním je možné se setkat téměř ve všech vyspělých tržních ekonomikách, kdy je ve většině případů stanoveno zákonem jako pojištění povinně smluvní, a to hlavně z důvodu velkého rozmachu automobilismu a tím i velké pravděpodobnosti vzniku škod vzniklých v důsledku provozu vozidla (Ducháčková, Daňhel, 2010).

I v České republice je povinné ručení pojištěním povinně smluvním, kdy povinnost uzavřít jej ukládá zvláštní právní předpis, v případě povinného ručení se jedná o zákon o pojištění z provozu vozidla, kdy na základě ust. § 3 odst. 2 ZPOV se povinnost uzavřít toto pojištění vztahuje na všechny vlastníky tuzemského vozidla či řidiče cizozemského vozidla, není-li stanoveno tímto zákonem jinak a na základě jedné pojistné smlouvy může být pojištěna odpovědnost z provozu více vozidel. Pokud toto pojištění není uzavřeno, není možné vozidlo provozovat na dálnicích, silnicích, ani na místní komunikaci či veřejně přístupné účelové komunikaci, ani na těchto uvedených pozemních komunikacích nesmí být vozidlo ponecháno. *„Bez pojištění odpovědnosti tak od uvedeného data¹³ nemůže být na uvedených pozemních komunikacích vozidlo zaparkováno ani na místě označeném příslušnou dopravní značkou jako parkoviště“* (Bušta, Přikryl, 2014, s. 7).

Povinné ručení je povinně smluvním pojištěním až od roku 2000, dříve bylo pojištěním zákonným, kdy toto pojištění vznikalo pouze na základě splnění podmínek stanovených zákonem a toto pojištění poskytovala pouze Česká pojišťovna, a.s. Zákon v takovém případě nahrazoval obecné podmínky, ale i pojistnou smlouvu, kterou tak nebylo potřeba uzavírat.

¹³ od 1. června 2008, kdy byl ZPOV novelizován

Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla poskytují pouze ti pojistitelé, kteří jsou členy České kanceláře pojistitelů (ČKP)¹⁴, jakožto profesní organizace pojistitelů, která byla zřízena zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem.

U pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla se setkáváme s objektivní odpovědností, u níž se nevyžaduje zavinění a která není ani založena na porušení právní povinnosti. Tento druh odpovědnosti má odpovídat tomu, že provoz dopravních prostředků je zdrojem zvýšeného nebezpečí vzniku škod. U takové odpovědnosti se posuzuje příčinná souvislost mezi vznikem škody a zvláště kvalifikovanou okolností - zvláštní povahou provozu dopravního prostředku (Jandová, Vojtek, 2012).

4.3. Vznik pojištění

Povinné ručení je pojištěním, které vzniká na základě pojistné smlouvy uzavřené mezi pojistníkem a pojistitelem. Pojistitel má ze zákona vždy povinnost uzavřít pojistnou smlouvu, není-li její návrh v rozporu se zákonem či pojistnými podmínkami pojistitele.

Každý vlastník tuzemského vozidla či řidič cizozemského vozidla je dle § 3 odst. 2 ZPOV povinen uzavřít pojistnou smlouvu, není-li zákonem stanoveno jinak. „*Povinnost vlastníka vozidla uzavřít pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti je splněna také tehdy, jestliže pojistnou smlouvu o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla uzavře jiná osoba, která je odlišná od vlastníka tuzemského vozidla, např. jeho provozovatel, nebo od řidiče cizozemského vozidla*“ (Bušta, Přikryl, 2014, s. 21).

Povinnost uzavřít pojistnou smlouvu se však nevztahuje dle ust. § 5 ZPOV na řidiče cizozemského vozidla, kterému byla pojišťovnou v cizím státě vydána platná zelená karta, přičemž jeho povinné ručení je na území ČR zaručeno kanceláří pojistitelů cizího státu. Z tohoto důvodu si nemusí řidiči cizozemských vozidel při vjezdu na území ČR sjednávat tzv. hraniční pojištění. Další výjimky z povinného ručení jsou stanoveny v § 5 odst. 2 a 3 ZPOV.

¹⁴ V současné době jsou členy ČKP následující pojistitelé: AIG pojišťovna, AXA pojišťovna, Allianz pojišťovna, ČSOB pojišťovna, Česká podnikatelská pojišťovna, Česká pojišťovna, Generali pojišťovna, Hasičská vzájemná pojišťovna, Kooperativa pojišťovna, Slavia pojišťovna, Triglav pojišťovna, Uniqua pojišťovna a Wüstenrot pojišťovna (Česká kancelář pojistitelů, 2015). Podle § 18 odst. 3 ZPOV se členy stávají ti pojistitelé, kterým bylo uděleno povolení k provozování pojištění odpovědnosti, přičemž toto povolení uděluje Česká národní banka. To se týká pojistitelů, kteří mají sídlo v ČR, případně se jedná o pobočku pojistitele ze třetí země. Jedná-li se o pojistitele z členského státu EU, případně pojistitele ze státu tvořící EHP, tak se členy ČKP stávají ke dni, ke kterému byla zahájena činnosti v tomto pojistném odvětví na území ČR.

V ustanovení § 3 odst. 4 ZPOV zákonodárce vymezil i obligatorní náležitosti pojistné smlouvy.

Pojistná smlouva musí vždy obsahovat:

- určení pojistitele a pojistníka včetně údajů o vozidle,
- dobu trvání pojištění,
- limit pojistného plnění,
- výši pojistného, jeho splatnost a způsob jeho placení a
- formu a místo oznámení škodné události; je-li pojištění odpovědnosti provozováno formou dočasného poskytování služeb, rovněž adresu bydliště nebo místa podnikání, anebo sídlo škodního zástupce dle § 9b ZPOV.

Jestliže se objeví některé další údaje, které nebyly při sjednávání či změně pojistné smlouvy známy, pojistník je dle zákona povinen je sdělit pojistiteli ve stanovené lhůtě, nejpozději však do 15 dnů od uzavření pojistné smlouvy.

4.3.1. Zelená karta a územní platnost pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla

Bezprostředně po uzavření pojistné smlouvy mezi pojistitelem a pojistníkem je pojistníkovi vydána zelená karta, kterou mu vydává pojistitel. Nejedná se však o písemné potvrzení o uzavření pojistné smlouvy, tzv. pojistku.

Zelená karta slouží k prokazování uzavřeného povinného ručení v rámci států tzv. zelenokaretního systému. Podle ustanovení § 6 odst. 5 a 6 ZPOV je pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, a tudíž i zelená karta, platné na území Evropského hospodářského prostoru¹⁵ a taktéž platí pro území všech ostatních států, které jsou uvedeny ve vyhlášce Ministerstva financí č. 205/1999 Sb.¹⁶

¹⁵ Evropský hospodářský prostor (EHP) představuje rozšíření vnitřního trhu EU o země, jež jsou součástí Evropského sdružení volného obchodu (ESVO). Členy EHP jsou: Belgie, Bulharsko, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Itálie, Irsko, Island, Kypr, Lichtenštejnsko, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovenská republika, Slovinsko, Spojené království Velké Británie a Severního Irska, Španělsko, Švédsko a pro účely systému zelených karet i Švýcarsko.

¹⁶ Vyhláška č. 205/1999 Sb., Ministerstva financí, kterou se provádí zákon č. 168/1999Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)

Prostřednictvím zelené karty je řidiči umožněno vstoupit a taktéž provozovat vozidlo na území cizího státu, který je členem zelenokaretního systému, bez nutnosti mít sjednáno tzv. hraniční pojištění.

ČKP uzavřela v systému zelených karet prováděcí dohody vztahující se k Interním Pravidlům¹⁷ se všemi kanceláři pojišťitelů. „Zelená karta je tak jediný mezinárodně v Evropě uznávaný doklad o existenci pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla“ (Česká kancelář pojišťitelů, 2015).

Platnost zelené karty se pohybuje od 14 dnů do maximálně 1 roku a její obsah je upraven pravidly EHK OSN (Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů) a Rady Kanceláří a naplňuje dostatečným způsobem požadavky kladené na tento doklad (Bušta, Příkryl, 2014).

4.4. Hraniční pojištění

Název „hraniční pojištění“ je odvozen od hraničního přechodu, tedy místa, kde toto pojištění nejčastěji vznikalo. „Povinnost uzavřít hraniční pojištění se vztahuje na ty řidiče vozidel registrovaných v cizině, na něž se nevztahuje záruka o existenci pojištění od kanceláře pojišťitelů cizího státu, respektive na ty řidiče, kteří nejsou držiteli platné zelené karty“ (Česká kancelář pojišťitelů, 2015).

Je uzavřeno tak, že pojistník zaplatí pojistné, a to na dobu nejméně 15 dnů. Toto zaplacené pojistné se dle zákona nevrací. Bez hraničního pojištění, případně zelené karty, nesmí být na území České republiky vozidlo provozováno. Pokud však bude na území ČR provozováno vozidlo, které musí mít sjednáno hraniční pojištění, ale tato povinnost nebyla splněna, je řidič takového vozidla dle ZPOV povinen zaplatit ČKP pojistné, které odpovídá trojnásobku pojistného, jež by mělo být zaplacené. Zároveň by tato částka neměla činit méně než 10 tisíc Kč. Tato částka by měla splňovat preventivní funkci, tedy odrazovat řidiče od porušování zákona.

Proto je dle autorčina názoru výhodnější, aby si řidiči, kteří hodlají projíždět Českou republikou či přijet do ČR, uzavřeli hraniční pojištění (pokud nejsou vlastníky zelené karty vztahující se i na území ČR). Cena tohoto pojištění je uvedena v ceníku České kanceláře pojišťitelů a závisí na typu vozidla. U osobního vozidla do 3,5 tuny činí hraniční pojištění 7 600 Kč, což, s přihlédnutím k trojnásobné výši pojistného, resp. minimální výši přírážky stanovené v ustanovení § 14 odst. 4 ZPOV, je stále méně.

¹⁷ Tato Interní Pravidla platná mezi kanceláři tvoří základní pilíř v systému zelených karet.

4.5. Účel pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla

Z povinného ručení se kryjí škody, které vzniknou třetím osobám, přičemž se může jednat o škody majetkové, případně nemajetkové újmy např. na životě, zdraví. Rovněž z tohoto pojištění budou kryty i škody v podobě ušlého zisku.

Jelikož se jedná o pojištění odpovědnosti, tak zde platí, že škody, příp. nemajetkové újmy, za které je pojištěný odpovědný dle občanského zákoníku, nehradí samotný pojištěný, ale uhradí je za něj pojistitel. Pojistitel však bude plnit pouze v případě, že poškozený uplatnil a dostatečně prokázal své nároky.

Nejvyšší soud ČR došel ve svém rozsudku sp. zn. 32 Cdo 4765/2010 ze dne 8. 11. 2012 k závěru, že když poškozený uplatňuje svůj nárok přímo proti pojistiteli, neznamená to, že do odpovědnostního vztahu mezi škůdcem a poškozeným vstupuje místo škůdce pojistitel tohoto pojištěného. Ten totiž není za vzniklou škodu odpovědný, odpovědnou osobou stále zůstává pojištěný, který svým jednáním způsobil škodu poškozenému a pojistitel, „pouze“ vyplatí pojistné plnění za pojištěného, jsou-li splněny podmínky pro jeho výplatu.

4.5.1. Rozsah pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla

Pojištěný má dle občanského zákoníku právo na to, aby za něj pojistitel uhradil jak způsobenou újmu vzniklou ublížením na zdraví či usmrcením, tak i způsobenou škodu vzniklou poškozením, zničením či ztrátou věci (i škodu, jež vznikla v důsledku odcizení věci z důvodu pozbytí schopnosti věc opatrovat), ale i ušlý zisk a taktéž účelně vynaložené náklady související s právním zastoupením při uplatňování zákonem stanovených nároků. Pokud byly v souvislosti se vzniklou škodou účelně vynaloženy náklady na právní zastoupení, tyto budou uhrazeny, pouze pokud marně uplynula tříměsíční lhůta, kterou má ze zákona pojistitel k šetření škodné události. Účelně vynaložené náklady pojistitel uhradí také v případě, že došlo k neoprávněnému krácení pojistného plnění ze strany pojistitele nebo bylo pojistné plnění neoprávněně odmítnuto. Takové omezení zákon stanovil zejména z důvodu zneužívání tohoto nároku, kdy pojišťovny často musely zcela bezdůvodně platit pojistné plnění zvýšené o tyto účelně¹⁸ vynaložené náklady (Bušta, Příkryl, 2014).

Zákon o pojištění odpovědnosti provozu vozidla v ust. § 6 odst. 4 stanovuje, že pojištěný je za podmínek stanovených tímto zákonem oprávněn požadovat po pojistiteli i úhradu nákladů spojených se zdravotní péčí, jež byla poskytnuta a hrazena z veřejného

¹⁸ v takové situaci spíše „bezúčelně“

zdravotního pojištění. Pojištěný má rovněž právo, aby za něj pojistitel uhradil i regresní náhrady, jež měl pojištěný dle zákona upravujícího nemocenské pojištění uhradit. Pojistitel za pojištěného zaplatí taktéž náklady hasičského záchranného sboru, eventuálně jednotek sborů dobrovolných hasičů obce¹⁹.

Povinné ručení tedy nekryje škody vzniklé na automobilu pojištěného, ale škody vzniklé třetím osobám. Škody na vlastním vozidle jsou hrazeny z havarijního pojištění, bylo-li sjednáno²⁰.

Pojistitel z povinného ručení nehradí ani újmu, kterou utrpěl řidič vozidla, jehož provozem byla újma způsobena. Rovněž pojistitel dle zákona nehradí škodu, kterou je pojištěný povinen nahradit svému manželi nebo osobám s ním žijícím ve společné domácnosti v době vzniku škodné události a ani náklady spojené s léčebnou péčí a mnoho dalších škody a nákladů vymezených v ustanovení § 7 ZPOV. Jestliže však vozidlo v době vzniku újmy řídila jiná osoba odlišná od vlastníka nebo oprávněného držitele vozidla a vznikla-li těmto osobám újma ublížením na zdraví nebo usmrcením, pojistitel je povinen takovou újmu uhradit. Stejně tak pojistitel uhradí i náhradu nákladů vynaložených na péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění a také regresní nárok podle § 6 odst. 4 ZPOV.

4.6. Pojištění odpovědnosti z provozu vozidla v praxi

Z předchozího výkladu vyplývá, že je pro provozovatele vozidel výhodné, aby toto pojištění měli sjednáno, což je zároveň i jejich povinností. Avšak jak vyplývá z údajů České kanceláře pojistitelů, i přes zákonem stanovenou povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti z provozu vozidla vyjíždí denně na silnice 200 – 300 tisíc vlastníků vozidel bez sjednaného povinného ručení. Na takové nezodpovědné řidiče pak doplácí všichni ti, kteří mají pojištění uzavřené, neboť právě poctiví řidiči přispívají prostřednictvím pojistného do garančního fondu, ze kterého jsou hrazeny škody způsobené nepojištěnými vozidly.

Jelikož je daná společnost s ručením omezeným vlastníkem 40 kamionů – 40 tzv. tahačů a 40 tzv. návěsů a 3 nákladních automobilů, je podle zákona o pojištění odpovědnosti

¹⁹ Náklady jsou hrazeny za každou započatou hodinu zásahu, přičemž jejich paušální částka ve výši 5 600 Kč je stanovena vládním nařízením č. 263/2013 Sb. (Bušta, Příkrýl, 2014).

²⁰ Havarijní pojištění slouží ke krytí škod, které vzniknou na vozidle pojištěné osoby. Může se jednat o poškození vozidla v souvislosti s dopravní nehodou, živelnou událostí (pád stromu, krupobití apod.). Havarijní pojištění se vztahuje také na krádež vozidla. Toto pojištění je zcela dobrovolné, tudíž záleží na každém vlastníku vozidla, zda si jej havarijně pojistí. Toto pojištění poskytuje mnoho tuzemských i zahraničních pojišťoven. Pojištění vzniká a trvá na základě pojistné smlouvy.

z provozu vozidla povinná uzavřít pojištění odpovědnosti z provozu pro jednotlivá vozidla, tedy pro tahače, návěsy a nákladní automobily.

Společnost má uzavřené toto pojištění u České pojišťovny, a.s. Předmětem pojistné smlouvy je soubor motorových vozidel, která jsou specifikována na jednotlivých listech zvaných „Seznam obchodních případů“, jež jsou součástí pojistné smlouvy.

Jedná se o rámcovou pojistnou smlouvu o pojištění souboru vozidel, jejíž součástí je i havarijní pojištění vozidel, připojištění čelního skla a asistence SOS. V Seznamu obchodních případů jsou uvedeny jednotlivé výše pojistného pro každé vozidlo a také výše spoluúčasti. Ta ale není sjednána u všech vozidel stejně, u některých není spoluúčast vůbec, u jiných je ve výši 5 % a minimálně však 5 000 Kč a u většiny vozidel je spoluúčast stanovena ve výši 10 %, minimálně však 10 000 Kč. Tento Seznam se průběžně aktualizuje s ohledem na prodej a nákup tahačů, návěsů a nákladních vozidel a v závislosti na tom se mění i celková výše ročního pojistného. Z tohoto důvodu jsou sjednávány dodatky k pojistné smlouvě zahrnující odlišný seznam pojištěných vozidel obsahující i výši pojistného u jednotlivých vozidel. Dodatkem k pojistné smlouvě o souboru vozidel se také mění výše celkového ročního pojistného.

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla je sjednáno v rozsahu „EXCLUSIVE“²¹ a limity pojistného plnění jsou v následující výši:

- 100 mil. Kč pro škodu na zdraví jednoho poškozeného,
- 100 mil. Kč pro škody na věci a ušlý zisk pro všechny poškozené z jedné škodní události a
- 10 000 Kč pro náklady právní ochrany.

Podle Všeobecných pojistných podmínek pro pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla VPP POV 2006 hradí pojišťovna také zachraňovací náklady²² do částky, která odpovídá 2% limitu sjednaného pojistného plnění. Tato limitace však neplatí, jedná-li se o zachraňovací náklady vynaložené na záchranu života či zdraví osob.

²¹ Podrobněji: ČESKÁ POJIŠŤOVNA. (2015). *Povinné ručení* [online] Česká pojišťovna [cit. 2015-03-05]. Dostupné z: <http://www.ceskapojistovna.cz/p?povinne-ruceni>

²² Zachraňovací náklady jsou upraveny v ustanovení § 2819 NOZ a jsou to náklady, které byly pojistníkem účelně vynaloženy při odvrácení bezprostředně hrozící pojistné události na zmírnění následků již nastalé pojistné události nebo proto, že plnil povinnost odklidit poškozený pojištěný majetek nebo jeho zbytky z hygienických, ekologických či bezpečnostních důvodů.

Pojištění obsahuje i doplňkové pojištění, a to úrazové pojištění řidiče vozidla, které se řídí Doplňkovými pojistnými podmínkami pro úrazové pojištění řidiče DPPÚ 3 a je poskytováno zdarma. Podle těchto doplňkových pojistných podmínek je pojištěnou osobou řidič motorového vozidla, které je u pojistitele pojištěno na základě pojistné smlouvy o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, smlouvy o havarijním pojištění, eventuálně oběma z nich.

Dojde-li v průběhu trvání tohoto doplňkového pojištění k úrazu řidiče pojištěného vozidla, jsou stanoveny pojistné částky v této výši:

- 100 000 Kč v případě smrti následkem úrazu a
- 200 000 Kč za trvalé následky úrazu.

V rámci tohoto doplňkového pojištění není zahrnuta úhrada nákladů spojených s dopravou ze zahraničí na území ČR z důvodu stanovení rozsahu trvalých následků.

Úrazové pojištění pro řidiče se vztahuje na území, jež jsou vyznačeny na zelených kartách jednotlivých vozidel.

Součástí pojistné smlouvy o povinném ručení je i pojištění asistenčních služeb, které je poskytováno prostřednictvím smluvního partnera České pojišťovny, a.s. na smluvně vymezeném území ČR a také na geografickém území zemí Evropy pomocí smluvních partnerů, se kterými má Česká pojišťovna, a.s. sjednané dohody o poskytování asistenčních služeb.

Společnost Autodoprava s.r.o. zaplatila za rok 2014 celkem 2 296 893 Kč za pojistné na pojištění souboru vozidel. V této výši je zahrnuto i pojistné na pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

4.6.1. Likvidace pojistné události

Společnost Autodoprava s.r.o. se za celou dobu své existence potýkala s velkým množstvím pojistných událostí krytých právě pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla. Jednalo se o pojistné události způsobené řidiči zaměstnanými u dané společnosti, ale i situace, kdy právě tato společnost byla poškozenou osobou, tzn., že dopravní nehodu zavinila osoba odlišná od zaměstnance společnosti.

Pro ilustraci uvádí autorka jeden příklad pojistné události společnosti Autodoprava s.r.o. a také postup její likvidace včetně vyčíslení pojistného plnění poškozenému. Je uvedena taková pojistná událost, při níž je daná společnost viníkem, neboť v takové situaci se

z pojištění společnosti vyplácí pojistné plnění druhé zúčastněné straně. Kdyby byla společnost Autodoprava s.r.o. osobou poškozenou, bylo by jí vypláceno pojistné plnění z povinného ručení vozidla druhého účastníka dopravní nehody, kdy pojistníkem může být i osoba odlišná od řidiče tohoto vozidla.

Ke škodné události došlo v lednu roku 2013 v Uherském Hradišti, kdy řidič kamionu společnosti Autodoprava s.r.o. nevěnoval dostatečnou pozornost provozu na pozemní komunikaci a na světelné křižovatce naboural do řidiče osobního automobilu – automobilu autoškoly, který na této světelné křižovatce zastavil. Účastníci dopravní nehody sepsali záznam o dopravní nehodě a shodli se na tom, že viníkem byl řidič společnosti Autodoprava s.r.o.

Tato škodní událost byla podle § 14 odst. 2 PojSml nahlášena pojistiteli a bylo rovněž podáno pravdivé vysvětlení o vzniku a rozsahu následků této události. Následně byl pojistiteli odevzdán i Záznam o dopravní nehodě včetně dalších potřebných dokladů, jako je kopie řidičského průkazu, kopie velkého technického průkazu a také doklady zahrnující vyčíslení vzniklé škody.

Poté začalo šetření škodní události Českou pojišťovnou, a.s., která po prošetření uznala tuto událost za událost pojistnou. Šetření proběhlo během tříměsíční zákonné lhůty, upravené v ustanovení § 16 PojSml. Společnosti Autodoprava s.r.o. byla pojišťovnou písemně poskytnuta informace o výplatě pojistného plnění, které bylo poskytnuto poškozenému.

Z pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla společnosti Autodoprava s.r.o. bylo poškozenému vyplaceno pojistné plnění ve výši 12 800 Kč, které se vztahovalo k úhradě nákladů spojených se zapůjčením náhradního vozidla autoškoly po dobu 33 dní. Podle informací poskytnutých pojišťovnou byl právní základ nároku ve prospěch poškozeného prokázán ve výši 100 %.

Následně byla společnost Autodoprava s.r.o. obeznámena o další výplatě pojistného plnění ve prospěch poškozeného ve výši 65 233 Kč dle doložených účtů za opravu vozidla autoškoly. Opět byl prokázán právní základ nároku ve prospěch poškozenému ve stoprocentní výši.

Celkově tak bylo z pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla společnosti Autodoprava s.r.o. uhrazeno pojistné plnění ve výši 78 033 Kč.

5. Pojištění odpovědnosti silničního dopravce za škodu

Pojištění odpovědnosti mezinárodního silničního dopravce za škodu vyplývá z Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (tzv. Úmluva CMR). Odpovědnost dopravce v režimu Úmluvy CMR je velmi významná, ale nepředstavuje jedinou úpravu této problematiky, neboť odpovědnost vyplývající ze smlouvy o přepravě vychází rovněž z práva vnitrostátního (Clarke, 2009). Zákonem upravujícím odpovědnost dopravce v České republice je NOZ²³, přičemž se tato úprava vztahuje pouze na vnitrostátní silniční přepravu.

5.1. Úmluva CMR

Označení CMR pochází z prvních písmen tří francouzských slov (Convention – dohoda, úmluva, Marchandise – zboží, Route – silnice). Úmluva CMR byla sjednána 19. května 1956 v Ženevě a představuje jednotnou právní úpravu silniční přepravní smlouvy, která je užívaná v mezinárodní nákladní silniční dopravě. Na tvorbě této Úmluvy se podílela Evropská hospodářská komise OSN (Organizace spojených národů) a Mezinárodní silniční unie (IRU)²⁴ (Novák, 2013).

Prvními signatáři v roce 1956 byli: Spolková republika Německo, Lucembursko, Holandsko, Francie, Rakousko, Polsko, Švýcarsko, Švédsko a Jugoslávie, nicméně Úmluva CMR vstoupila v platnost až v roce 1961. Je původně sepsána v anglickém a francouzském jazyce. Úmluva CMR je známá pod svým francouzským názvem „Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route: CMR“ (Clarke, 2009).

Tato úmluva vstoupila v platnost pro Československou socialistickou republiku (ČSSR) 3. prosince 1974 a ve Sbírce zákonů byla vyhlášena roku 1975. Od roku 1993, kdy se Česká

²³ Problematika přepravy věci podle NOZ je upravena v ustanovení § 2555 a násl., zejména pak v ustanovení § 2566 téhož zákona je stanovena odpovědnost dopravce. Podle ust. § 2558 NOZ je dopravce povinen provést přepravu zásilky do sjednaného místa s odbornou péčí a v ujednané době. V případě, že dojde k vzniku škody na zásilce během její přepravy. Dopravce se této povinnosti může podle ust. § 2566 odst. 2 NOZ liberovat, pokud prokáže, že škoda byla způsobena odesílatelem, příjemcem, eventuálně vlastníkem zásilky, nebo také pokud se jednalo o vadu nebo přirozenou povahu zásilky. Byla-li zásilka ztracena či zničena, je dopravce povinen nahradit takovou cenu, kterou zásilka měla v době jejího převzetí dopravcem. Odpovědnost dopravce se bude řídit ustanoveními občanského zákoníku pouze tehdy, bude-li se jednat o vnitrostátní nákladní přepravu.

Podrobněji: ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ MACHYTKOVÁ, SEDLÁČEK, VACA & SPOL. (2014). Možnost omezené odpovědnosti dopravce dle NOZ. *AKMSV: E-bulletin dopravního práva* [online]. 2014, č. 2, s. 1-4. [cit. 2015-03-02]. Dostupné z: http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_2_2014.pdf

²⁴ IRU byla založena roku 1948 v Ženevě a představuje nejdůležitější organizaci v oblasti mezinárodní silniční dopravy, jež má statut poradního orgánu Hospodářské a sociální rady OSN. IRU má vazby na mnoho dalších mezinárodních organizací, jako jsou např. WTO (Světová obchodní organizace), EU, Rada Evropy apod. Jejím hlavním účelem je zastupování zájmů živnostníků a také celohospodářských zájmů souvisejících s mezinárodní silniční dopravou (Novák, 2013).

republika osamostatnila, se stala tato Úmluva součástí českého práva. Úmluva CMR představuje zákonnou normu, která má při užití přednost před národní zákonnou úpravou, tedy před občanským zákoníkem nebo jiným zákonem České republiky. Tato přednost v užití platí obdobně i v jiných státech, jež tuto Úmluvu podepsaly (Novák, 2013).

Úmluva byla ratifikována jak evropskými, tak i „neevropskými“ státy. Doposud, tj. do r. 2015 ji podepsalo 55 států²⁵. Znění Úmluvy CMR bylo upraveno v roce 1978. Tento Protokol však do dnešního dne nepřijaly všechny smluvní strany²⁶. Revize se týkala článku 23 odst. 3 Úmluvy CMR. Článek 23 byl při této změně doplněn o další tři odstavce, konkrétně odstavce 7, 8 a 9. Tento článek Úmluvy CMR představuje velmi důležité ustanovení týkající se výpočtu náhrady škody, došlo-li k úplné či částečné ztrátě zásilky. Tato problematika bude následně podrobněji rozebrána.

Další změnu Úmluvy CMR představuje Dodatkový protokol k Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR), který se týká elektronického nákladního listu, který byl přijat v Ženevě 20. února 2008. Dodatkový protokol vstoupil v platnost 5. června 2011 a v ČR dne 13. července 2011²⁷.

Jedná se tedy o mnohostrannou mezinárodní dohodu o 51 člancích, která stanovuje jednotná pravidla upravující přepravní vztahy v mezinárodní silniční nákladní dopravě, tedy vztahy mezi dopravcem a odesílatelem. Rovněž upravuje práva a povinnosti, jež náleží příjemci. „*Jednotně upravuje i průvodní doklady k přepravovanému nákladu, tj. problematiku nákladního listu, řeší zásady odpovědnosti dopravce a odesílatele, postup při uplatňování návrhů na náhradu škody, zánik nároků smluvních stran, spory apod.*“ (Novák, 2013, s. 145).

Všechny ostatní oblasti, které nejsou Úmluvou CMR upraveny, se musí řídit dle právní úpravy jednotlivých smluvních zemí. Úmluvou CMR se řídí jen mezinárodní silniční doprava, kdy místo odeslání zásilky leží v jiné zemi než místo určení, tudíž tuto Úmluvu není možné použít pro vnitrostátní silniční dopravu.

To však neznamená, že by smluvním stranám přepravní smlouvy bylo zakázáno aplikovat ustanovení Úmluvy CMR pro vnitrostátní silniční dopravu. Podmínkou pro takové užití Úmluvy CMR je, že toto použití nesmí být v rozporu s kogentními ustanoveními národního práva, tzn. zejména s NOZ (Novák, 2013).

²⁵ Jejich výčet uvádí JUDr. Sedláček v komentáři k Úmluvě CMR (SEDLÁČEK, Pavel. (2009). *Úmluva CMR: (komentář) : mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: Vox. 622 s. ISBN 978-808-6324-821, s. 20.)

²⁶ Smluvními stranami jsou zde myšleny jednotlivé státy, které podepsaly Úmluvu CMR, resp. její Protokol.

²⁷ Podrobněji: Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 66/2011 Sb. m. s, o přístupu České republiky k Dodatkovému protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě

Úmluva CMR se tedy použije na jakoukoliv smlouvu, jejímž předmětem je přeprava zásilek za úplaty a kdy se místo převzetí zásilky nachází v jiném státě než místo dodání zásilky, přičemž alespoň jeden z těchto států musí být smluvním státem Úmluvy CMR, tzn., že tato Úmluva byla tímto státem přijata do vnitřního zákonodárství a je veřejně právně závazná (Sedláček, 2009). Jak vyplývá z článku 1 odst. 1 Úmluvy CMR, při použitelnosti této Úmluvy se nepřihlíží na trvalé bydliště a státní příslušnost stran, což v praxi znamená, že i když bude uzavřena smlouva mezi českým odesílatelem a českým dopravcem a bude-li místo odeslání zásilky v České republice a místo převzetí v jiném státě, např. ve Slovenské republice, bude se přepravní smlouva uzavírat podle Úmluvy CMR (Marek, 2014).

5.2. Přepravní smlouva

Úmluva CMR pracuje s pojmem přepravní smlouva, avšak tuto smlouvu nijak nedefinuje. Obecně se jedná o smlouvu, která je zaměřena na vykonání přepravy, což tuto smlouvu odlišuje od smlouvy zasílatelské, jejímž předmětem je zajištění vhodné přepravy. Takové rozlišení smlouvy přepravní od smlouvy zasílatelské však není dostačující, neboť Úmluva CMR dopravci nepřikazuje, aby přepravu provedl sám, dokonce explicitně stanovuje, že dopravce má možnost poskytnout dopravu někomu jinému. Situaci však neulehčuje ani fakt, že i zasílatel má poměrně často možnost přepravu nejen obstarat, ale i uskutečnit. Proto se pro rozlišení těchto dvou druhů smluv často používá mnoho kritérií (Lojda, 2014).

Úmluva CMR lze aplikovat pouze na některé části přepravní smlouvy, ostatní části této smlouvy se řídí ustanoveními jednotlivých národních právních řádů. Pokud je přepravní smlouva uzavřena smluvními stranami z různých států, je důležité zjistit, dle jakého právního řádu se řídí smlouva o přepravě. Úmluva CMR však nestanovuje, jakým právním řádem se má smlouva o přepravě řídit, je ponechána volba právního řádu na smluvních stranách. A v případě, že některá část bude řešena jak Úmluvou CMR, tak i národní právem, vždy bude mít v těchto otázkách přednost právě Úmluva CMR.

5.3. Nákladní list CMR

S přepravní smlouvou není možné zaměňovat nákladní list, který představuje „pouhý“ doklad o uzavřené přepravní smlouvě. CMR list, jak bývá velmi často označován, plní ale i jiné funkce. Představuje rovněž potvrzení o převzetí zásilky. Plní také funkci informační, protože jsou v něm popsány informace o zboží včetně dokumentů spojených se zásilkou, také zde můžeme vyčíst identifikační údaje odesílatele a příjemce.

V žádném případě není nákladní list CMR cenným papírem, jako je tomu u námořního konosamentu, tudíž jej není možné použít k obchodování (Novák, 2013).

Nákladní list CMR není zároveň náložným listem, neboť náložný list nepředstavuje jen doklad o uzavřené přepravní smlouvě, ale také prokazuje vlastnická práva, tudíž i možnost disponovat se zásilkou (Novák, 2013). Problematika náložného listu, na rozdíl od listu nákladního, je upravena v českém právním řádu, konkrétně v ustanovení § 2572-2577 NOZ.

Protože nákladní a náložný list jsou zcela odlišné dokumenty, nelze na nákladní list CMR aplikovat ustanovení platná pro list náložný.

CMR list obsahuje jak obligatorní, fakultativní tak i další dovolené údaje²⁸. Obecně platí, že absence alespoň jednoho povinného údaje způsobí neplatnost nákladního listu.

Ani Úmluvou CMR, ani českým obchodním zákoníkem není stanoveno, který ze subjektů je povinen vystavit nákladní list CMR. Platí obecná zásada, že k vystavení CMR listu je oprávněn jak odesílatel (přepravce), tak i dopravce, pokud není stanoveno jinak (Novák, 2013).

5.4. Odpovědnost dopravce za škodu a možnost pojištění

Odpovědnost mezinárodního silničního dopravce se řídí Úmluvou CMR. Odpovědnost silničního dopravce představuje odpovědnost objektivní, a tudíž k zavinění dopravce se nepřihlíží.

Odpovědnost mezinárodního silničního dopravce je v Úmluvě CMR upravena hned v několika článcích. Zejména se jedná o články 3, 7, 11, 12, 17. Tyto články jsou následně podrobněji rozebrány.

Doprovce je odpovědný nejen za vlastní jednání, ale i za jednání a případné opomenutí všech svých zástupců a pracovníků, eventuálně ostatních osob, které využije při přepravě zásilky. Podle ustanovení článku 3 Úmluvy CMR je zde ale předpoklad, že tito zástupci, pracovníci či další osoby jednají v rámci svých pracovních úkolů.

Podle článku 7 odst. 3 Úmluvy CMR odpovídá dopravce oprávněnému za všechny výlohy a škody, které vznikly v důsledku neuvedení některého z údajů dle čl. 6 odst. 1 písm. k) Úmluvy CMR, přičemž tímto opomenutým údajem je informace o tom, že přeprava zásilky se řídí ustanoveními Úmluvy CMR a to i v případě, že se strany dohodnou na jiné doložce.

²⁸ Problematiku náležitostí nákladního listu CMR popisuje ve své knize podrobněji Radek Novák (NOVÁK, Radek a kol. (2013). *Mezinárodní kamionová doprava a zasilatelství*. Praha: C. H. Beck. 282 s. ISBN 978-807-4005-145, s. 148-149).

Jestliže tedy dopravce tento údaj neuvede, ať už úmyslně či neúmyslně, v obou případech bude dopravce odpovídat za škodu bez omezení.

Článek 11 Úmluvy CMR uvádí, že je dopravce odpovědný za následky ztráty nebo nesprávného použití dokladů uvedených v nákladním listě a k tomuto nákladnímu listu připojených, případně již odevzdaných dopravci. Dopravce má však v takové situaci povinnost uhradit pouze částku, jakou by musel uhradit, jestliže by došlo ke ztrátě zásilky. Rozsah a způsob náhrady škody se tedy stanoví dle ustanovení článku 23 Úmluvy CMR. Tato odpovědnost dopravce je shodná s odpovědností pro komisionáře na základě komisionářské smlouvy upravené právními předpisy národního práva. Právě čl. 11 odst. 3 Úmluvy CMR představuje výjimku ze zásady stanovené v článku 41 této Úmluvy, na základě kterého jsou závazná pouze ustanovení Úmluvy CMR a nikoliv ustanovení národních právních řádů (Sedláček, 2009).

Další ustanovení o odpovědnosti silničního dopravce je možné nalézt v čl. 12 odst. 7 Úmluvy CMR, kdy dopravce nese odpovědnost za škody tehdy, jestliže neprovedl příkazy²⁹, jež mu byly dle ustanovení tohoto článku dané, případně je dopravce provede bez vyžádání si prvního vyhotovení nákladního listu. Sedláček (2009, s. 205) uvádí, že „*dopravce odpovídá za porušení článku 12 odst. 7 Úmluvy CMR neomezeně, a to za majetkové škody. Za škody na zboží odpovídá ve smyslu článku 23 Úmluvy CMR s limitací danou tímto omezujícím ustanovením*“.

Na základě čl. 17 odst. 1 této Úmluvy je dopravce zodpovědný za úplnou nebo částečnou ztrátu zásilky nebo za její poškození, které vznikne v době od převzetí zásilky k přepravě až do jejího vydání, jakož i za překročení dodací lhůty. Tento článek Úmluvy CMR stanovuje pro dopravce dva druhy odpovědnosti, a to odpovědnost za hmotnou škodu, kterou je ztráta (úplná či částečná) nebo poškození zásilky a také odpovědnost dopravce za překročení dodací lhůty.

Ustanovení čl. 17 Úmluvy CMR zakotvuje základní povinnost dopravce, kdy je dopravce povinen pečovat o zásilku. Dopravce je tedy odpovědný za neohrožování zásilky vlastní činností, ale i vnějšími vlivy. V podstatě se jedná o rozšířenou prevenční odpovědnost dopravce. Obě dvě povinnosti, tj. péče o zásilku a povinnost dodržet dodací lhůtu, jsou pro dopravce závazné a kogentní, tudíž nemohou být změněny ani v případě, dohodnou-li se na změně obě zúčastněné strany. Došlo-li by k takové změně, tak by všechna taková ujednání

²⁹ Vždy musí být příkaz proveditelný, platný a musela ho udělit osoba, která k tomu byla oprávněna. Pokud tomu tak není, není zde nárok na požadování náhrady škody.

byla podle ustanovení článku 41 Úmluvy CMR stejně neplatná a právně neúčinná (Sedláček, 2009).

V článku 17 této Úmluvy je vymezena i doba, po kterou je dopravce za zásilku odpovědný. „*Tato doba začíná převzetím zásilky dopravcem od odesílatele, resp. podpisem nákladního listu CMR zástupcem dopravce/řidičem, a končí fyzickým předáním zásilky do moci příjemce, resp. podpisem nákladního listu CMR příjemcem*“ (Novák, 2013, s. 150).

Doprovce se této odpovědnosti může zcela nebo částečně zprostit na základě ustanovení čl. 17 odst. 2 Úmluvy CMR. Dopravce je zproštěn odpovědnosti za ztrátu, poškození zásilky nebo překročení dodací lhůty, pokud nebyla některá z těchto skutečností způsobena nedbalostním chováním dopravce, vlastní vadou zboží, příp. okolnostmi, které jsou nevyhnutelné, a dopravce nemůže jejich vzniku nijak zabránit. V takovém případě musí dopravce prokázat, že za zničení, poškození zásilky nebo překročení dodací lhůty nemůže on sám, ale že k němu došlo v důsledku zavinění či příkazu oprávněného³⁰.

Došlo-li ke vzniku škody na zásilce nebo jejímu pozdějšímu dodání, dopravce se nemůže zprostit své odpovědnosti odvoláním se na vady na vozidle, jež zásilku přepravovalo. Stejně tak není dopravce oprávněn ke zproštění se své odpovědnosti tím, že se bude dovolávat na zavinění či nedopatření osoby, od které si vozidlo k přepravě zásilky najal, a to ani na zástupce či pracovníky této osoby. „*Spočívá-li škoda na vadě vozidla, nemůže se dopravce dovolávat zprošťujících ustanovení článku 17 odst. 2 Úmluvy CMR, nicméně lze připustit spoluúčast též dalších osob na vzniklé škodě dle článku 17 odst. 5 Úmluvy CMR*“ (Sedláček, 2009, s. 293).

Smluvní dopravce (viz. Kapitola 2.2.1.) nese odpovědnost za přepravu zásilky ve stejné míře jako skutečný dopravce, tedy jako kdyby sám realizoval přepravu zásilky. Tedy pokud přepravu zásilky neuskuteční sám, ale využije k přepravě zboží v podstatě svoji konkurenci, tzv. poddopravce (subdopravce), bude za přepravu zásilky odpovědný tak, jako kdyby ji přepravoval on sám. Ke stejnému závěru došel i Nejvyšší soud České republiky, kdy ve svém rozsudku sp. zn. 31 Cdo 488/2010 ze dne 10. 10. 2012 uvedl, že dopravce odpovídá za jednání a opomenutí svých zástupců, pracovníků a dalších osob použitých při uskutečnění přepravy a také odpovídá za jednání a opomenutí zástupců, pracovníků a ostatních osob, které použije jako poddopravce, eventuálně poddopravce tohoto poddopravce.

³⁰ Osobou oprávněnou podle Úmluvy CMR je každá osoba, která má právo na náhradu škody vůči dopravci.

5.4.1. Rozsah náhrady škody

Mezinárodní silniční nákladní doprava je specifická tím, že náhrada vzniklé škody nesmí ve většině případů překročit finanční limit, jenž je stanoven Úmluvou CMR. Výše náhrady škody je limitována dle ustanovení článku 23 Úmluvy CMR.

Došlo-li ke **ztrátě či poškození zásilky**, dopravce je za takové zničení či ztrátu zboží odpovědný a náhrada se vypočítá z hodnoty (ceny) zásilky v tom místě a době, kde byla zásilka převzata k přepravě. Usnesením Nejvyššího soudu České republiky sp. zn. 23 Cdo 2668/2009 ze dne 4. 8. 2009 bylo judikováno, že pokud došlo ke ztrátě zásilky, je dopravce vždy odpovědný za škodu na ztracené zásilce a nemůže se liberovat ani v případě, že byl zjištěn pachatel, který zásilku odcizil.

Při přepravě může dojít k částečné ztrátě zásilky, což však může ve své podstatě znamenat ztrátu celé zásilky, jestliže zbytek přepravovaného zboží nelze využít samostatně, a tudíž je takový zbytek zásilky závislý právě na ztracené části zásilky. V takovém případě musí být poskytnuta náhrada ve stejné výši, jako kdyby došlo k úplné ztrátě zásilky (Sedláček, 2009).

Z hlediska nároku náhrady škody nehraje roli, zda byla zásilka poškozena nebo zničena. „*Při poškození zásilky stejně jako při částečné ztrátě nákladu bude hrazena škoda, o kterou se hodnota zboží snížila a při absolutním zničení stejně jako při totální ztrátě zásilky bude dopravce povinen uhradit celkovou škodu; v obou případech s přihlédnutím k ustanovením o limitaci náhrady škody*“ (Hartmanová, 2013, s. 29).

Úmluva CMR stanovuje, že cena přepravovaného zboží se určuje podle burzovní ceny, a pokud burzovní cena neexistuje, tak se hodnota zásilky stanovuje na základě běžné tržní ceny. A není-li ani běžná tržní cena, hodnota zásilky se stanoví podle obecné hodnoty zboží se stejnou povahou a jakostí.

Doprovce nahrazuje vzniklou škodu vždy v penězích. Nikdy škodu nehradí uvedením do předešlého stavu a vyloučeno je i jiné naturální plnění (naturální restituce). Rovněž je vyloučena náhrada ušlého zisku, náhrada znovupořizovací hodnoty zboží (Krofta, 2009).

Dle autorčina názoru je forma náhrady škody vhodně zvolena, zejména pro dopravce, neboť ten zaplatí za vzniklou škodu a nemusí zajišťovat naturální plnění, např. nakupovat věci, které přepravoval a jež byly při přepravě poškozeny. V určitých případech by se mohlo stát, že by daná věc již ani nebyla k dostání.

Úmluva CMR v článku 23 odst. 3 stanovuje, že náhrada škody nesmí přesahovat 8,33 zúčtovaných jednotek – zvláštních práv čerpání ³¹ (SDR – Special Drawing Right) za kilogram chybějící hrubé hmotnosti. Výše náhrady škody může činit i 25 franků za kilogram chybějící váhy, kdy je frankem myšlen francouzský frank z roku 1803, který váží 10/31 gramů a jeho ryzost činí 0,900. Na základě Protokolu k Úmluvě CMR z roku 1978 bylo 25 franků nahrazeno 8,33 zúčtovacími jednotkami, ale protože tento Protokol nebyl doposud přijat všemi smluvními státy, výpočet náhrady škody na základě zúčtovacích jednotek v případě vzniku škody uskuteční pouze ty země, jež tento Protokol přijaly.

Výše zvláštních práv čerpání SDR je na území ČR stanovována Českou národní bankou a její kurz označovaný jako XDR se denně mění. Ve 4. čtvrtletí roku 2014 (říjen – prosinec) byla průměrná hodnota 1 SDR 32,506 Kč. Ke dni 25. února 2015 činila hodnota zvláštních práv čerpání podle údajů České národní banky 34,161 Kč. Jak je možné vyčíst z Grafu 5. 1., hodnota SDR od března roku 2014 do února 2015 neustále rostla.



Graf 5. 1 Vývoj kurzu XDR/CZK od března 2014 do února 2015 (Česká národní banka, 2015).

Tento vývoj není dle autorčina názoru velmi příznivý pro dopravce, kterým se v důsledku takové progresivní změny zvyšuje výše náhrady škody. Toto tvrzení je možné vysvětlit na následujícím příkladě.

³¹ Podle článku 23 odst. 7 Úmluvy CMR se hodnota zvláštních práv čerpání „převádí na národní měnu toho státu, kde se daný případ soudně projednává, na základě hodnoty této měny v den vydání rozsudku nebo v den, na kterém se strany dohodnou. Hodnota národní měny - ve smyslu zvláštního práva čerpání - státu, který je členem Mezinárodního měnového fondu, se vypočítává v souladu s platnou metodou ohodnocení užívanou Mezinárodním měnovým fondem pro jeho operace a transakce v dané době. Hodnota národní měny - ve smyslu zvláštního práva čerpání - státu, který není členem Mezinárodního měnového fondu, se vypočítá způsobem určeným tímto státem“.

Váha přepravované zásilky je např. 1 000 kg a její hodnota např. 500 000 Kč. Jestliže hodnota zvláštních práv čerpání činila 30, 391 Kč (k 7. 3. 2014), podle Úmluvy CMR by se výše náhrady škody dopravce vypočítala následovně:

$$1\,000\text{ kg} \times 8,33 \times 30,391\text{ Kč} = 253\,157,03\text{ Kč} \doteq 253\,157\text{ Kč}.$$

Doprovce tedy bude povinen nahradit 253 157 Kč a dále pak dovozné, clo a jiné výlohy dle ustanovení článku 23 odst. 4 Úmluvy CMR.

Jestliže se však hodnota zvláštních práv čerpání zvýšila na 34,646 Kč (k datu 9. 2. 201534 Kč), výše náhrady by činila:

$$1\,000\text{ kg} \times 8,33 \times 34,646\text{ Kč} = 288\,601,18\text{ Kč} \doteq 288\,601\text{ Kč}.$$

Na základě zvýšení hodnoty zvláštních práv čerpání bude dopravce za přepravu téhož nákladu odpovídat až do výše 288 601Kč, což je o 35 444 Kč více.

Mimo náhradu škody, která vznikla, je dopravce povinen uhradit v plné výši rovněž i dovozné, clo a další výlohy spojené s přepravou zboží, pokud došlo k úplné ztrátě zásilky. Při částečné ztrátě hradí dopravce tyto náklady poměrným dílem.

„Úmluva CMR umožňuje obchodním partnerům stanovenou hranici odpovědnosti zvýšit v případě, kdy v nákladním listě byla stanovena hodnota zboží nebo eventuálně v případě, kdy to vyžaduje zvláštní zájem na dodání zásilky“ (Černý, Fojtík, 2009).

V případě **překročení dodací lhůty** má dopravce dle Úmluvy CMR čl. 23 odst. 5 povinnost uhradit oprávněnému škodu (pokud byla oprávněnou osobou prokázána) jen do výše dovozného. Jestliže došlo k překročení dodací lhůty, bude náhrada škody přiznána pouze tehdy, je-li vzniklá škoda v příčinné souvislosti s prodloužením dodací lhůty.

Klasickým případem náhrady škody v důsledku překročení dodací lhůty je předvánoční dodání čerstvého ovoce a oříšků do vánočních trhů, neboť pozdější dodání způsobuje nedostatečný zájem ze strany spotřebitelů a z toho důvodu jsou obchodníci nuceni nabízet zboží se slevou (Sedláček, 2009).

Doprovce však dle článku 29 Úmluvy CMR může za vzniklou škodu odpovídat i v celém rozsahu. Jedná se především o situace, kdy byla zásilka ztracena či zničena nebo nedodána včas v důsledku úmyslného jednání či zavinění dopravce, jeho zástupců či

pracovníků nebo i jiných osob použitých dopravcem k přepravě zásilky, pokud tito postupovali dle svých pracovních úkolů.

Oprávněná osoba má mimo jiné nárok na úroky z náhrady škody. Toto právo oprávněného je zakotveno v ustanovení článku 27 Úmluvy CMR. Výše těchto úroků činí 5 % ročně a počítají se ode dne zaslání písemné reklamace dopravci, a pokud nebyla reklamace podána, tak se počítají ode dne podání soudní žaloby. Takové zúročení se vztahuje na náhradu škody způsobené ztrátou, poškozením zásilky a rovněž i překročením dodací lhůty. Oprávněný nemá na úroky ze škody automaticky nárok, zúročení bude uskutečněno pouze na žádost reklamanta (Krofta, 2009).

5.4.2. Pojištění dopravce a jeho účel

Pro dopravce není pojištění silničního dopravce povinné, avšak dle Úmluvy CMR je odpovědný za zásilku, kterou přepravuje. Jeho odpovědnost za škodu může být omezená, ale i neomezená. Právě z tohoto důvodu je pojištění odpovědnosti dopravce za škodu vhodné uzavřít. V praxi bývá toto pojištění požadováno i ze strany zasílatelů a odesílatelů, kteří si existenci tohoto pojištění stanovují jako svoji podmínku pro uskutečnění obchodu a v takovém případě je ve výhodě ten dopravce, který má toto pojištění uzavřené a vyhrává tak v konkurenčním boji o zákazníka.

Pojištění odpovědnosti silničního dopravce za škodu je pojištěním dobrovolným smluvním a je tedy zcela na vůli dopravce, jestli si toto pojištění sjedná a na jakou pojistnou částku. Pojištění odpovědnosti silničního dopravce poskytuje celá řada pojišťoven, je tedy na konkrétní společnosti, která z nabídek pojišťoven pro ni bude nejvýhodnější.

Podle pojistných podmínek ČP pojištění odpovědnosti silničního dopravce za škodu kryje škody na přepravované zásilce uskutečněné na základě přepravní smlouvy, došlo-li k nahodilé události, a jestliže se tato nahodilá událost uskutečnila v době trvání tohoto pojištění. Pojišťovna má povinnost nahradit škodu pouze tehdy, byl-li k přepravní smlouvě vydán písemný přepravní doklad (přepravní, dodací nebo nákladní list), který musí být potvrzen dopravcem a odesílatelem. Další podmínkou pro poskytnutí plnění je existence obchodní faktury nebo jiného dokladu, na základě kterého je možné určit hodnotu věci v místě a době jejího převzetí k dopravě. Z pojištění odpovědnosti dopravce pojišťovna neuhradí ty škody, které souvisejí s provozem jiného silničního vozidla, než které je

specifikované v pojistné smlouvě. Co se týče jízdních souprav, např. kamionů, tak v tomto případě je rozhodujícím vozidlem vozidlo tažné, tzv. tahač.

Do pojistného krytí může být zahrnuta i případná škoda zaviněná poddopravcem (skutečným dopravcem). Odpovědnost za škodu následného poddopravce lze tak individuálně připojistit podle zájmů pojistníka.

Pojištění není platné pouze na území České republiky, ale ve většině evropských států. Jestliže se dopravce rozhodne rozšířit územní platnost tohoto pojištění, lze tak učinit za příplatek a získá tím krytí škod i v zemích, které jsou v základním rozsahu vyloučeny jako např. bývalé státy SSSR a Jugoslávie s výjimkou Slovinska a Chorvatska (ČESMAD BOHEMIA, 2015). Mimo to lze pojištění sjednat pouze na území ČR, ale to jen v případě vnitrostátních dopravců podléhajících ustanovením občanského zákoníku.

Dokladem, potvrzujícím uzavření tohoto pojištění je tzv. Osvědčení o pojištění (Insurance certificate).

5.5. Pojištění odpovědnosti dopravce za škodu v praxi

Protože dopravce odpovídá za zásilku, kterou přepravuje a riziko poškození, zničení či odcizení zásilky je poměrně vysoké, je dle autorčina názoru vhodné, aby měli dopravci sjednané pojištění odpovědnosti dopravce za škodu.

Toto pojištění má uzavřeno i společnost Autodoprava s.r.o., a to u České pojišťovny, a.s. Pojistná smlouva byla uzavřena v květnu 2013 s účinností do konce dubna r. 2015 a řídí se Všeobecnými pojistnými podmínkami pro pojištění odpovědnosti za škodu VPPOS 2005 a také Doplnkovými pojistnými podmínkami pro pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce DPPD 09, které tvoří nedílnou součást pojistné smlouvy o pojištění odpovědnosti silničního dopravce za škodu.

Předmětem pojistné smlouvy je odpovědnost za škodu vyplývající z přepravních smluv, přičemž tato škoda vznikla jiné osobě na věci v důsledku škodné události v době trvání tohoto pojištění.

V pojistné smlouvě společnosti Autodoprava s.r.o. je stanoveno, že se pojištění vztahuje na situace, kdy je dopravce odpovědný za škodu, jež nastala při dopravě uskutečňované silničním motorovým vozidlem nespécifikovaným v pojistné smlouvě, které je vlastnictvím společnosti nebo jej užívá na základě písemné smlouvy (např. leasingové). Takové ustanovení je odlišné od ustanovení článku 2 bodu 5 DPPD 09, podle něhož se pojištění vztahuje na ty

odpovědnostní případy, kdy škoda byla způsobena vozidlem identifikovaným v pojistné smlouvě. Toto odchylné ustanovení je dle autorčina názoru v pojistné smlouvě proto, že společnost Autodoprava s.r.o. vlastní více vozidel a neustále svůj vozový park obměňuje, a tudíž by se s každým prodejem či nákupem vozidla musela měnit pojistná smlouva, resp. by se musely sjednávat nové dodatky k této pojistné smlouvě.

Pojištění je sjednáno v základním rozsahu uvedeném v článku 2 DPPD 09, kdy se pojištění vztahuje na případy odpovědnosti za škodu, která vznikla jiné osobě na věci, jež byla přepravována na základě pojistné smlouvy v důsledku nahodilé události, ke které došlo v době trvání tohoto pojištění při vnitrostátní i mezinárodní silniční dopravě. Jedná-li se o mezinárodní silniční dopravu, pojištění se uplatní i na náhradu dovozného a cla podle článku 23 odst. 4 Úmluvy CMR.

Územním rozsahem pojištění je území České republiky, území Evropy kromě států bývalého Sovětského svazu a bývalé Jugoslávie avšak včetně Litvy, Lotyšska, Estonska, Slovinska a Chorvatska a také území asijské části Turecka.

V článku 3 DPPD 09 jsou vymezeny speciální výluky z pojištění odpovědnosti dopravce za škodu, kdy jednou z nich je škoda vzniklá na přepravovaných ojetých nebo havarovaných motorových vozidlech na přepravovaných použitých nebo porouchaných strojích a zařízeních. Část tohoto ustanovení je však vyloučena v pojistné smlouvě, na základě které se pojištění společnosti Autodoprava s.r.o. uplatní i na škody vzniklé na přepravovaných použitých nebo porouchaných strojích a zařízeních. Pojištění se však v takovém rozsahu neuplatní na odpovědnost za škody, ke kterým došlo v důsledku skrytých vad či vnitřních poruch a také se pojištění nevztahuje na odpovědnost za škody způsobené poškozením přepravovaného nákladu, ke kterému došlo již před samotným naložením zásilky. Z toho lze usoudit, že se pojištění bude vztahovat na škody na přepravovaných použitých nebo porouchaných strojích a zařízeních, které byly poškozeny či porouchány v průběhu jejich přepravy.

Pojištění je v základním rozsahu sjednáno s limitem plnění ve výši 5 000 000 Kč. Pro případy odpovědnosti za škody, které vzniknou na zásilkách stanovené v přepravních smlouvách uzavřených mezi společnostmi Autodoprava s.r.o. a jednou nejmenovanou společností, je sjednán vyšší limit plnění, a to ve výši 10 000 000 Kč.

Pojistník si s pojistitelem sjednal k tomuto pojištění i spoluúčast ve výši 5 %, minimálně však 5 000 Kč.

Podle pojistných podmínek ČP poskytne pojišťovna plnění z pojistné události v mezinárodní silniční dopravě pouze ve výši, která odpovídá limitované odpovědnosti dopravce podle Úmluvy CMR ve znění Protokolu v rámci sjednaného limitu, příp. sublimitu pojistného plnění stanového pro jednotlivá pojistná nebezpečí. Z toho tedy vyplývá, že se pojišťovna při výplatě pojistného plnění bude řídit vzorcem stanoveným pro výpočet výše náhrady škody uvedený v ustanovení článku 23 odst. 3 Úmluvy CMR.

Společnost Autodoprava s.r.o. má připojištěnou i odpovědnost za škodu vzniklou na stěhovaných svrscích, na které se Úmluva CMR nevztahuje. Bude-li však dopravce přepravovat svrsky, musí o takové přepravě v celním řízení předkládat celní prohlášení v písemné formě nebo na nosiči informací, je-li to povoleno příslušným celním orgánem. Neuskuteční-li tak společnost, pojišťovna není v takové situaci povinna plnit.

Toto připojištění je sjednáno se stejným limitem plnění, spoluúčastní a se shodným územním rozsahem, jaký je sjednán pro základní rozsah pojištění uvedený výše.

Dále je připojištěna také odpovědnost za škody vzniklé odcizením přepravovaných věcí. Toto připojištění se vztahuje i na odpovědnost za škodu na přepravovaných věcech způsobenou loupežným přepadením. Kromě povinností uvedených v článku 11 VPPOS 2005 je dopravce povinen:

- zajistit náklad tak, aby nedocházelo k samovolným ztrátám při jízdě,
- zajistit u věcí, které se běžně nepřepravují v otevřených vozidlech bez plachet, aby nebylo možné při běžné prohlídce identifikovat přepravovaný náklad,
- zamknout vozidlo po každém zaparkování,
- s naloženým vozidlem parkovat na místech vymezených v této pojistné smlouvě a
- nebrat do vozidla cizí osoby, jako jsou např. stopaři apod.

Bude-li některá z těchto podmínek dopravcem, resp. řidičem porušena, může pojišťovna odmítnout vyplatit pojistné plnění.

Opět je toto připojištění sjednáno se stejném rozsahu co se týče limitů pojistného plnění, spoluúčasti a územního rozsahu.

Společnost Autodoprava s.r.o. neuskutečňuje veškerou přepravu zboží pomocí svých vozidel, ale na tuto činnost si najímá svoji konkurenci, tedy dalšího dopravce, který vystupuje v roli skutečného dopravce. Společnost Autodoprava s.r.o. je v takové situaci smluvním

dopravcem a je za škody na zásilce vůči svému zákazníkovi odpovědná stejně, jako kdyby přepravu uskutečňovala sama.

V pojistné smlouvě o pojištění odpovědnosti silničního dopravce za škodu je rovněž ujednáno, že se toto pojištění vztahuje i na ty případy odpovědnosti za škodu, kdy je přeprava zásilek na základě přepravní smlouvy uskutečňována dalším dopravcem – skutečným dopravcem³², poddopravcem, ale pouze prvním v řadě. Tento skutečný dopravce musí být vlastníkem platné licence k provozování silniční nákladní dopravy a musel být najatý pojištěným, tzn. společností Autodoprava s.r.o., ke splnění jeho závazku z přepravní smlouvy. Česká pojišťovna, a.s. si však v pojistné smlouvě stanovila podmínku plnění z pojištění v případě škodné události způsobené skutečným dopravcem pojištěného, kterou je předložení objednávky přepravy, případně přepravní smlouvy, v níž společnost Autodoprava s.r.o. stanovila skutečnému dopravci povinnost mít sjednané také pojištění odpovědnosti silničního dopravce za škodu v takovém rozsahu, v jakém je jeho odpovědnost stanovena příslušným právním předpisem. V opačném případě pojišťovna neposkytne pojistné plnění.

Dále je ujednáno, že se pojištění odpovědnosti silničního dopravce za škodu vztahuje i na situace, kdy dojde k odcizení přepravovaných věcí, jejichž přepravu má na starosti právě skutečný dopravce. Pojistné plnění ze strany České pojišťovny je však podmíněno splněním následujících podmínek:

- přeprava, při níž dojde ke vzniku škody na zásilce způsobené jejím odcizením, je uskutečňována skutečným dopravcem pojištěného,
- skutečný dopravce je za vzniklou škodu odpovědný a
- skutečný dopravce má také sjednané pojištění odpovědnosti dopravce za škodu v rozsahu krytí škod vzniklých odcizením zásilky, přičemž toto pojištění je platné po celou dobu trvání přepravy.

³² V pojistné smlouvě se hovoří o smluvním dopravci, jakožto o dopravci, který je pojištěným najat k přepravě věcí, nikoli o skutečném dopravci, avšak s ohledem na pojmenování dopravců uvedených v odborné literatuře (NOVÁK, Radek a kol. (2013). *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství*. Praha: C. H. Beck. 282 s. ISBN 978-807-4005-145, s. 140) bude autorka diplomové práce používat terminologii uvedenou právě v této monografii, tudíž skutečný dopravce je ten, který skutečně přepravu zásilky provádí, tzn. poddopravce, který je k přepravě věcí najat; smluvní dopravce je ten, který má uzavřenou přepravní smlouvu se zákazníkem, ale přepravu neuskuteční sám, ale najme si na tuto činnost jiného dopravce (Pozn. v některých případech je smluvní dopravce shodný s dopravcem skutečným).

Pro případ odpovědnosti za škodu způsobenou následným poddopravcem – prvním v řadě, je taktéž stanoven limit pojistného plnění ve výši 5 000 000 Kč a v případě přepravy zásilek na základě přepravní smlouvy uzavřených s jednou nejmenovanou společností je limit plnění ve výši 10 000 000 Kč.

Plnění vyplacená Českou pojišťovnou, a.s. ze všech škodných událostí, jež se uskutečnily v průběhu jednoho pojistného roku, z veškerých pojištění sjednaných v této pojistné smlouvě, nesmí být vyšší jak 10 000 000 Kč pro škody v základním rozsahu pojištění a také nesmí pojistné plnění přesáhnout částku 10 000 000 Kč pro škody vzniklé stěhováním svršků a stejnou částku i pro případ škod způsobené odcizením přepravovaného nákladu.

Celkové pojistné za pojištění odpovědnosti silničního dopravce za škody v roce 2014 činilo 149 392 Kč a bylo uhrazeno ve čtyřech splátkách prostřednictvím nejmenované makléřské společnosti³³.

5.5.1. Likvidace pojistné události

Během posledních 4 let (2011-2014) se společnost Autodoprava s.r.o. potýkala pouze se třemi pojistnými událostmi, které mohla uplatnit v rámci pojištění odpovědnosti silničního dopravce. Pro ilustraci uvádí autorka pojistnou událost, která se uskutečnila v květnu roku 2014.

Řidič kamionu společnosti Autodoprava s.r.o. přepravoval pro svého zákazníka sádrokartonové desky KNAUF včetně lepidel o celkové hmotnosti 17 903 kg a hodnotě 9 281,69 EUR (254 736 Kč podle kurzu ke 2. 5. 2014), které byly umístěny na 19 paletách. Zásilka byla přepravována z Německa do České republiky.

Při přepravě zásilky již na území České republiky došlo k defektu pneumatiky na návěsu, poté dostala celá souprava smyk a vozidlo narazilo do valu rozdělující dálnici a sjezd na benzinovou stanici. Při tomto nárazu se poškodil jak tahač, tak i návěs. Při havárii byla poškozena také většina nákladu.

³³ Na základě ustanovení § 8 odst. 6 zákona č. 38/2004 Sb., o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí a o změně živnostenského zákona (zákon o pojišťovacích zprostředkovatelích a likvidátorech pojistných událostí) je pojišťovací makléř oprávněn přijímat pojistné od pojistníka pouze tehdy, byl-li k tomu zmocněn. V takovém případě je povinen udržovat trvale likvidní finanční jistinu ve výši stanovené tímto zákonem, nebo musí používat k převodům pojistného a pojistného plnění speciálně k tomu zřízené bankovní účty, které budou oddělené od vlastního hospodaření.

K prošetření havárie byla přivolána Policie ČR, která s řidičem kamionu sepsala Potvrzení o účasti na dopravní nehodě a vyčíslila škodu na tahači (50 000 Kč) i návěsu (300 000 Kč).

Nepoškozená část zásilky byla dopravena na místo určení a za zbylé nedodané palety se zbožím byla společnosti Autodoprava s.r.o. zaslána faktura za náhradu škody ve výši 7 486,66 EUR (205 546 Kč dle totožného kurzu 27,455 Kč / EUR). Hmotnost poškozené zásilky činila 13 982 kg. Podle Úmluvy CMR byl dopravce odpovědný za škodu maximálně do výše:

$$13\,982\text{ kg} \times 8,33 \times 30,717\text{ Kč} = 3\,577\,610,83\text{ Kč} \doteq 3\,577\,611\text{ Kč}.$$

Neboť výše náhrady škody podle Úmluvy CMR byla mnohonásobně vyšší než skutečně vzniklá škoda, dopravce odpovídal za vzniklou škodu ve výši 7 486,66 EUR. Společnost tuto částku uhradila svému zákazníkovi v plné výši.

Pojistná událost byla nahlášena podle ust. § 14 PojSml České pojišťovně a pojišťovna bez zbytečného odkladu zahájila šetření pojistné události v souladu s ustanovením. Z této pojistné události pojišťovna z pojištění odpovědnosti dopravce zaplnila pouze 177 856 Kč (6 404, 61 EUR při kurzu k datu výplaty pojistného plnění, tj. 27,768 Kč), což je částka snižená o spoluúčast ve výši 10 %, nicméně i přesto Česká pojišťovna, a.s. neposkytla plnění ve výši 90 % škody, protože v dokladech doložených poškozeným (zákazníkem společnosti Autodoprava s.r.o.) ke stanovení výše škody shledala nedostatky, které tedy způsobily snížení výplaty pojistného plnění. Tento rozdíl činil cca 30 000 Kč.

Mimo tuto likvidaci pojistné události byly paralelně likvidovány i další pojistné události.

Při havárii kamionu byla poškozena svodidla a další majetek Ředitelství silnic a dálnic ČR a z pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla vyplatila pojišťovna na základě ustanovení § 6 odst. 2 ZPOV poškozenému pojistné plnění ve výši 57 356 Kč. Výpočet náhrady škody vycházel z doložených dokladů za opravu v celkové výši 66 220 Kč, kdy byla od této částky odečtena amortizace na materiál ve výši 8 864 Kč vzhledem ke stáří poškozené věci.

Škoda na tahači i návěsu byla uhrazena pojišťovnou v rámci havarijního pojištění ve výši 146 107 Kč (tahač) a 260 309 Kč (návěs). Celková výše pojistného plnění z havarijního pojištění činila 406 416 Kč. V této výši pojistného plnění není však zahrnuta spoluúčast společnosti, která činí 10 % u každého z vozidel (16 234 Kč – tahač, 28 923 Kč – návěs), celkově tedy 45 157 Kč. Tuto částku však společnost požadovala po řidiči kamionu, který měl

sjednáno pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou zaměstnavateli (jedna z podmínek přijetí řidičů do společnosti Autodoprava s.r.o.) u Kooperativa pojišťovny, a.s. se spoluúčastí ve výši 10 %. Kooperativa pojišťovna, a.s. tedy poskytla společnosti Autodoprava s.r.o. pojistné plnění za škodu na tahači ve výši 14 611 Kč a 26 031 Kč za škodu na návěsu, zbylých 1 623,40 Kč a 2 892,30 Kč představujících spoluúčasti řidiče uhradil tento zaměstnanec společnosti.

Společnost Autodoprava s.r.o. musela zaplatit 21 296 Kč jedné nejmenované společnosti za dopravu zbylého nepoškozeného nákladu a likvidaci poškozeného nákladu. Tato částka nebyla pokryta žádným pojištěním společnosti.

Při této havárii kamionu byla velká část škody uhrazena pojišťovnou, nicméně pojistná plnění nepokryla veškeré škody – ty musela společnost Autodoprava s.r.o. zaplatit na své vlastní náklady.

6. Pojištění odpovědnosti za škodu zasílatele

Jestliže společnost sama nezajišťuje přepravu zásilek, ale najme si na tuto činnost jinou společnost, je vhodné, aby měla uzavřeno pojištění odpovědnosti za škodu zasílatele (speditéra).

Problematika zasílatelství je upravena v národním právu v ustanoveních § 2471 – 2482 NOZ. Tato úprava se vztahuje nejen na vnitrostátní zasílatelství, ale jsou v ní obsaženy i základní definice a charakteristiky platné pro zasílatelství, resp. pro zasílatelskou smlouvu, jež je platná i pro mezinárodní zasílatelství.

Do právního řádu České republiky nebyly doposud přijaty žádné mezinárodně platné dohody a jiné úpravy z oblasti zasílatelství a to zejména z toho důvodu, že dosud žádná mnohostranná právní úprava upravující mezinárodní zasílatelské smlouvy a ani zasílatelství neexistuje. Z toho tedy vyplývá, že problematika zasílatelství se i mezinárodní přepravě řídí právem České republiky, tzn. ustanoveními občanského zákoníku. To platí ale pouze v tom případě, je-li zasílatelská smlouva uzavírána v České republice a nestanovuje-li kolizní norma³⁴ něco jiného (Novák, 2013).

I když zatím neexistuje žádná mezinárodní úprava zasílatelství a zasílatelské smlouvy, Mezinárodní asociace zasílatelských svazů³⁵ (FIATA) vydala v roce 1997 Vzorová pravidla FIATA pro poskytování zasílatelských smluv (Model Rules for Freight Forwarding), která obsahují jednotná pravidla upravující odpovědnost zasílatelů a taktéž práva a povinnosti smluvních stran. Tato pravidla jsou však pro zasílatele a příkazce, jakožto subjekty zasílatelské smlouvy, závazná pouze, pokud na ně odkážou.

6.1. Zasílatelská smlouva

Stejně jako v dopravě, tak i v zasílatelství se přeprava zásilek uskutečňuje na základě smlouvy. V případě zasílatelství se však nesjednává přepravní smlouva, ale smlouva zasílatelská, která je rovněž upravena v ustanoveních NOZ. Rozdíl mezi těmito smlouvami byl již vysvětlen v kapitole 5. 2. této diplomové práce.

Na základě ustanovení § 2471 odst. 1 NOZ se zasílatel zasílatelskou smlouvou zavazuje, že obstará příkazci vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z jednoho

³⁴ Kolizní normy jsou normy, jejichž funkcí je výběr práva, tzn., že určují, který z právních řádů daných států bude použit pro soukromoprávní vztahy s mezinárodním prvkem (Hradilová, 2015).

³⁵ Mezinárodní asociace zasílatelských svaz, neboli FIATA (Fédérations Internationale des associations de Transitaires et Assimilés) byla založena ve Vídni roku 1926. FIATA je nevládní organizací, která má v současnosti kolem 40 000 členů – spedičních a logistických společností (FIATA, 2015).

místa na druhé místo, určené v zasílatelské smlouvě. Zasílatelská smlouva je speciálním druhem komisionářské smlouvy (Marek, 2014). Uzavřením zasílatelské smlouvy se na druhé straně zavazuje i příkazce, jehož povinností je zaplatit zasílateli odměnu za přepravu stanovené zásilky. NOZ nově umožňuje zasílateli nejenom přepravu obstarat, ale i provést úkony s přepravou související.

Tato změna přinesla novou úpravu čistě obstaravatelského základu zasílatelské smlouvy. Nicméně se takovou změnou nemění základní charakteristika zasílatele jako obstaravatele. Zasílatel je i nadále povinen chránit zájmy příkazce. Zasílatel podle současné právní úpravy může přepravu nejen obstarat, ale i provést úkony, jež s přepravou souvisejí. Nový občanský zákoník tímto ustanovením pouze stvrdil to, co již bylo v praxi běžné, neboť zasílatel i v době před rokem 2014 kromě obstarání přepravy zajišťoval mnoho dalších úkonů, které bývají v praxi označovány jako přepravní služby³⁶ (Novák, 2013).

Zákon zasílateli umožňuje při obstarávání přepravy, aby si na tu činnost najal dalšího zasílatele, tzv. mezizasílatele.

Zasílatelská smlouva je jednou z tzv. typových smluv, tedy smluv výslovně upravených v právním předpise. Zákon nevyžaduje písemnou formu zasílatelské smlouvy, nicméně stanovuje podmínku spočívající v oprávněném požadavku zasílatele požadovat po příkazci doručení příkazu k obstarání přepravy, tzv. zasílatelský příkaz.

V praxi se velmi často stává, že se zasílatel nezavazuje k obstarání přepravy věci, ale že tuto věc přepraví. „*V prvním případě uzavírá smlouvu zasílatelskou, ve druhém případě smlouvu o přepravě věci, přičemž není rozhodující, zda bude či nebude přepravu provádět vlastními či cizími dopravními prostředky*“ (Marek, 2014).

6.2. Odpovědnost zasílatele za škodu

Odpovědnost zasílatele můžeme dle odborné literatury rozdělit do dvou kategorií, a to na odpovědnost obecnou a zvláštní (Novák, 2013).

Zvláštní odpovědnost zasílatele je považována za objektivní odpovědnost, čili nepřihlíží se na zavinění ze strany zasílatele. Úpravu zvláštní odpovědnosti zasílatele nalezneme v ustanovení § 2478 NOZ, na základě které je zasílatel povinen nahradit škodu na převzaté

³⁶ Mezi přepravní služby je třeba řadit volbu dopravce, sjednání podmínek a způsobu přepravy zásilky apod. Podrobněji: NOVÁK, Radek a kol. (2013) *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství*. Praha: C. H. Beck. 282 s. ISBN 978-807-4005-145, s. 247-249.

zásilce související s obstaranou přepravou. Zasílatel se této odpovědnosti může zprostit, jestliže prokáže, že škodu nemohl odvrátit. Jiné liberační důvody zákon nepřipouští.

Dle autorčina názoru je stále použitelný rozsudek Nejvyššího soudu České republiky sp. zn. 29 Odo 152/2003 ze dne 22. 4. 2004, na základě něhož zasílatel neodpovídá za škodu na zásilce, která vznikla během přepravy věci, ale je odpovědný jen za škody na převzaté věci vzniklé při obstarání přepravy a na základě toho tedy nenese odpovědnost za porušení smlouvy, jež byla sjednána s dopravcem a rovněž neodpovídá za škody vzniklé porušením přepravní smlouvy tímto dopravcem.

Obecná odpovědnost zasílatele znamená, že odpovídá za jinou škodu než je škoda na přepravované zásilce. Jedná se o případy chybného výběru dopravce, sjednání způsobu a podmínek přepravy apod. (Novák, 2013).

Zasílatel se v určitých situacích může odpovědnosti zbavit, ale pouze pokud prokáže, že danou povinnost nemohl splnit v důsledku překážky vzniklé nezávisle na jeho vůli, kdy jejímu vzniku nemohl zamezit a ani ji nemohl předvídat. Jedná se zejména o zásah tzv. vyšší moci³⁷.

6.2.1. Zasílatel jako smluvní dopravce a jeho odpovědnost

Zasílatel může vystupovat také v roli tzv. smluvního dopravce, o němž již bylo pojednáno dříve. Zasílatel může být smluvním dopravcem tehdy, uzavírá-li přepravní smlouvu (nikoliv zasílatelskou) jako dopravce a jako takový je jednou ze smluvních stran a zároveň uplatňuje právo vlastního vstupu. Právem vlastního vstupu je myšleno, že přepravu realizuje prostřednictvím svých dopravních prostředků.

Pro zasílatele v postavení smluvního dopravce platí stejná práva a povinnosti jako pro dopravce. Zasílatel v pozici smluvního dopravce odpovídá stejným způsobem jako dopravce za realizaci přepravy. „*Zasílatel jako smluvní dopravce je tedy tzv. odpovědným dopravcem*“ (Novák, 2013, s. 269).

Zasílatel na základě plnění zasílatelské smlouvy uzavřené s příkazcem uzavírají i smlouvu o přepravě věci a z toho důvodu jedná zasílatel také jako dopravce. Takovému zasílateli pak vznikají práva, povinnosti a odpovědnost dopravce, neboť při obstarání přepravy zásilky zvolil zasílatel sám sebe za dopravce.

³⁷ Příkladem vyšší moci mohou být živelní katastrofy, války, stávky, teroristické útoky apod.

Nicméně jeho odpovědnost za škodu na přepravované zásilce jako zasílatele tím ale není nijak dotčena, tudíž odpovídá za vzniklé škody jako zasílatel i jako dopravce (Zárybnická, Schelle, 2010). V praxi se můžeme tedy setkat s tím, že zasílatel neuzavře se svým zákazníkem zasílatelskou smlouvu, ale rovnou přepravní smlouvu a celá problematika se neřídí ustanoveními platnými pro zasílatelství, ale ustanoveními pro přepravní smlouvu (Novák, 2013).

Z toho tedy vyplývá, že pokud byla uzavřena přepravní smlouva řídící se Úmluvou CMR, zasílatel v postavení smluvního dopravce bude odpovědný stejně jako mezinárodní dopravce, tzn., že pro něj platí stejná ustanovení o odpovědnosti upravená v Úmluvě CMR a navíc se na něho bude vztahovat odpovědnost vyplývající z postavení zasílatele.

6.3. Rozsah náhrady škody

Zasílatel odpovídá za škodu na převzaté zásilce neomezeně. Pokud při přepravě věci dojde např. k jejímu poškození, je zasílatel povinen uhradit vzniklou škodu v plné výši, pokud se tzv. neliberuje.

Na základě Všeobecných zasílatelských podmínek vydaných Svazem spedice a logistiky České republiky může být zasílatelova odpovědnost omezena a to do výše, jež odpovídá ve všech případech 20 000 SDR na škodní událost nebo více škodních událostí, které mají jednu stejnou příčinu vzniku škody. Může být také stanoven jiný rozsah odpovědnosti zasílatele, a to ve výši 8,33 SDR za 1 kg brutto hmotnosti v případech, že dojde ke ztrátě, zničení nebo poškození zásilky, tudíž stejný rozsah odpovědnosti, jaký platí pro mezinárodní dopravce. Dojde-li ke škodě v důsledku opožděného dodání, náhrada škody se stanoví částkou odpovídající výši odměny podle článku III. bodu 3.4 Všeobecných zasílatelských podmínek. Rozsah náhrady škody se podle těchto podmínek určí jen v případě, že jsou součástí zasílatelské smlouvy a strany se na ně odvolaly³⁸.

Došlo-li ke vzniku jiné škody než je škoda na zásilce, je zasílatel povinen uhradit nejen skutečnou škodu, ale i ušlý zisk, přičemž vznik škody, její výši a příčinnou souvislost prokazuje příkazce (Novák, 2013).

³⁸Podrobněji: SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY. (2014). *Všeobecné zasílatelské podmínky* [online]. SSLCZECH. [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/files/uploaded/UserFiles/Dokumenty%20ke%20stazeni/V%C5%A1eobecn%C3%A9%20zasílatelsk%C3%A9%20podm%C3%ADnky%202014.pdf>

Pokud ale bude zasílatel vystupovat v roli smluvního dopravce, ponese odpovědnost ve stejném rozsahu jako dopravce, tudíž se pro výši náhrady škody uplatní tatáž pravidla, jako pro dopravce (viz. Kapitola 5.4.1.).

6.4. Pojištění zasílatele a jeho účel

Pojištění odpovědnosti zasílatele za škodu se řadí mezi pojištění škodová. Podle pojistě-právního vztahu je možné jej zařadit mezi pojištění dobrovolná smluvní. Toto pojištění opět nabízí celá řada pojistitelů a volba pojistitele závisí zcela na vůli zajistitele.

Toto pojištění není tedy pro zasílatele povinné (s výjimkou tzv. zasílatele ve funkci organizátora multimodální přepravy uskutečňované minimálně prostřednictvím dvou přepravních oborů na jeden přepravní doklad tzv. FIATA konosament), avšak je vhodné, aby jej měli zasílatelé uzavřené, neboť kryje škody, jež vzniknou při obstarání přepravy. Kryje jak škody majetkové, tak i nemajetkové újmy. Pokud tedy dojde k pojistné události popsané pojistnou smlouvou v době trvání pojistné smlouvy, případnou náhradu škody poskytuje pojistitel (Sato, 2002).

Pojištění odpovědnosti zasílatele za škody je povinné pro ty zasílatele, kteří jsou členy Svazu spedice a logistiky České republiky. Tato povinnost je dána článkem 2 písm. b) Kodexu jednání zasílatele³⁹.

Jako pojištění smluvní vzniká na základě pojistné smlouvy, kterou uzavře pojistník (zasílatel) s pojistitelem. Pojištění se stejně jako pojištění dopravce uzavírá na dobu jednoho roku a může být následně prolongováno.

6.5. Pojištění zasílatele v praxi

V současné době není předmětem podnikání společnosti Autodoprava s.r.o. ani mezinárodní zasílatelství, ani vnitrostátní zasílatelství. V letech 1999 – 2002 však tato společnost byla dle obchodního rejstříku jak vnitrostátním, tak i mezinárodním zasílatelem.

Pokud by se společnost Autodoprava s.r.o. znovu rozhodla stát se i spediční společností, musela by dle živnostenského zákona ohlásit živnost volnou „Zasílatelství a zastupování v celním řízení“ u kteréhokoliv obecního živnostenského úřadu v České republice –

³⁹ SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY. (2000). *Kodex jednání zasílatele* [online]. SSLCZECH [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: http://www.sslczech.cz/docs/kodex_jednani_zasilatele.pdf

centrálního registračního místa (CRM) nebo prostřednictvím kontaktního místa veřejné správy – CzechPOINT (Ministerstvo vnitra ČR, 2015).

Následně by si společnost mohla sjednat i pojištění odpovědnosti zasílatele za škody např. u České pojišťovny, a.s.

Podle Všeobecných pojistných podmínek pro pojištění odpovědnosti silničního dopravce nebo zasílatele VPPDZ-P-01/2014, dle kterých by se řídila pojistná smlouva o pojištění odpovědnosti zasílatele, se toto pojištění sjednává pro případ, kdy je zasílatel v souvislosti se svou činností povinen nahradit škodu vzniklou jiné osobě při obstarávání přepravy, která vznikla poškozením, zničením, odcizením nebo ztrátou věci, případně se jedná o finanční škodu.

Mezi škody, které může způsobit zasílatel a jež jsou kryty pojištěním odpovědnosti zasílatele, patří:

- škody zapříčiněné chybnými informacemi, které zasílatel poskytl dopravci,
- škody způsobené chybným obstaráním přepravy – např. volba nevhodného dopravce,
- škody související s nesprávnými údaji obsaženými v přepravních dokladech nebo
- škody, jež vzniknou na zásilce z důvodu nedostatečného či nevhodného skladování, balení, značení apod. (Česká pojišťovna, 2015).

Pojištění odpovědnosti zasílatele se vztahuje také na škody, kdy zasílatel k obstarání přepravy využil mezizasílatele. Pojištěný má také právo na zaplacení částky pojišťovnou, kterou musí uhradit z důvodu ručení za splnění povinnosti mezizasílatele nahradit škodu, jestliže zasílatel tohoto mezizasílatele nevybral pečlivě, eventuálně nedohlížel na jeho činnost dostatečným způsobem. Pojišťovna bude hradit jen do takové výše, jakou by hradila v případě, že by k obstarání přepravy nebyl využit mezizasílatel, ale přepravu by obstaral sám zasílatel.

Pojištění odpovědnosti zasílatele poskytované Českou pojišťovnou se může vztahovat i na ty případy, kdy zasílatel vystupuje v pozici dopravce (smluvního) a je povinen nahradit škodu, jež vznikla na přepravované věci při její přepravě, kdy přepravu zásilky uskutečňoval jiný dopravce (skutečný). Vznikne-li škoda na přepravované zásilce, zasílatel v pozici

smluvního dopravce je povinen tuto škodu nahradit ve stejném rozsahu, jako kdyby zásilku přepravoval sám. Výše náhrady škody se v takové situaci řídí ustanoveními občanského zákoníku (pro vnitrostátní dopravu) nebo Úmluvy CMR (pro mezinárodní dopravu). V případě jiných druhů dopravy se výše náhrady škody řídí příslušnými ustanovení mezinárodních úmluv či právních předpisů platných na území České republiky.

Podle VPPDZ-P-01/2014 budou škody z tohoto pojištění kryty ale pouze pokud byl k přepravní smlouvě vydán písemný přepravní doklad – přepravní, dodací nebo nákladní list a současně musela být k zásilce vystavena i obchodní faktura či jiný doklad, na základě něhož je možné prokázat hodnotu zásilky v době a místě jejího převzetí dopravcem, který přepravu zboží doopravdy uskuteční.

Pojištění odpovědnosti zasílatele od ČP však nekryje veškerá rizika. Jsou stanoveny následující výluky z pojištění. Pojišťovna není povinna vyplatit pojistné plnění jestliže:

- přepravu, kterou měl zasílatel jen obstarat, nakonec uskutečnil sám v pozici dopravce,
- zasílatelská smlouva či zasílatelský příkaz nejsou v písemné formě,
- škoda vznikla na věcech převzatých pojištěnou osobou, které mají být předmětem jeho závazku (např. věci převzaté od ukladatele ke skladování před zahájením přepravy či po jejím skončení).

Je-li sjednáno i pojištění zasílatele v pozici dopravce, jsou taktéž v pojistných podmínkách stanoveny výluky z pojištění.

7. Pojištění přepravy zásilek

Pojištění přepravy zásilek, velmi často označované jako tzv. cargo pojištění nespadá do kategorie pojištění odpovědnosti. Cargo pojištění představuje majetkové pojištění, nicméně pro komplexnost pojistné ochrany v mezinárodní dopravě je třeba toto pojištění také zmínit, neboť se rovněž vztahuje k silniční dopravě a společnost, na níž budou aplikovány teoretické poznatky má toto pojištění taktéž sjednáno.

Pojištění odpovědnosti silničního dopravce kryje škody na přepravované zásilce, ale odpovědnost silničního dopravce je omezená (viz. Kapitola 5.4.).

Pojištění přepravy zásilek poskytuje mnohem širší pojistnou ochranu.

7.1. Charakteristika pojištění přepravy zásilek

Pojištění přepravy zásilek spadá do pojištění škodových. Toto pojištění není pro žádný subjekt mezinárodní dopravy povinné, je z hlediska pojistně-právního vztahu řazeno mezi pojištění dobrovolně smluvní, které vzniká a trvá na základě pojistné smlouvy, kterou uzavírá pojistitel s pojistníkem.

V mezinárodní dopravě však existují dodací podmínky INCOTERMS⁴⁰, na základě kterých jsou smluvní strany zavázány ke sjednání tohoto pojištění. Fojtík (2010) uvádí, že doložkami snižujícími riziko ztráty a poškození v průběhu přepravy jsou doložky CIP a CIF, u nichž je dána povinnost sjednat pojištění přepravy zásilek.

Toto pojištění je určeno především vlastníkům přepravovaného zboží. O sjednání tohoto pojištění mají v praxi zájem i zasílatelé a dopravci, kteří cargo pojištění nabízejí svým zákazníkům v souvislosti s plněním jejich povinností, jež jim vyplývají z obstarání či realizace přepravy. Dopravci uzavírají pojištění přepravy zásilek zejména z důvodu zachování si dobrých vztahů s významným zákazníkem (bude podrobněji vysvětleno dále).

Cargo pojištění lze sjednat třemi způsoby:

- jednorázové pojištění zásilek během přepravy – uplatňuje se u příležitostných zásilek,

⁴⁰ Podrobněji: BĂLUNĂ, Radu Nicolae. (2012). International rules for merchandize delivery - delivery conditions incoterms and raftd the title. *Annals of Efimie Murgu University Resita, Fascicle II, Economic Studies*. s. 187-196.

BARRON, Jacob. (2011). New Decade, New Upgrade: Incoterms 2010 Picks Up Where Incoterms 2000 Left Off. *Business Credit*. roč. 113, č. 2, s. 20-22. ISSN: 0897-018.

- hromadné pojištění zásilek – vztahuje se na více jak 15 zásilek za měsíc, funguje na principu přihlašování těch zásilek do pojištění, které se uskuteční v daném období a
- obrátové pojištění – sjednává se na základě celkového objemu přepravovaného zboží za rok, kdy je stanoven maximální limit pojistného plnění ze strany pojistitele v průběhu pojistné doby za pevné pojistné nebo tento limit stanoven není, ale je uvedeno minimální zálohové pojistné a zbylé pojistné se určí podle skutečného stavu (Jakoubková, 2005).

Ať už je pojistná smlouva sjednána jakýmkoliv z výše uvedených způsobů, je vždy zapotřebí, aby byla sjednána v písemné formě. Pojištění přepravy zásilek je specifické tím, že se na žádost pojistníka vystavuje na každou jednotlivou přepravu pojistka jakožto potvrzení o existenci tohoto pojištění (Jakoubková, 2005).

7.2. Účel pojištění přepravy zásilek

Za škody vzniklé na zásilce je odpovědný dopravce, který zásilku přepravoval. Avšak tento dopravce za takovou škodu odpovídá jen částečně a to do hodnoty 8,33 SDR na 1 kg hrubé váhy nákladu, což u drahého a váhově lehkého zboží, jako je např. drobná elektronika, může majiteli způsobit značné škody, někdy i likvidační.

Pokud tedy bude dopravce převážet zásilku o hodnotě např. 2 000 000 Kč a váze 500 kg při kurzu SDR 30 Kč a dojde ke ztrátě či zničení zásilky, dopravce uhradí jen:

$$500 \text{ kg} \times 8,33 \times 30 \text{ Kč} = 124\,950 \text{ Kč},$$

což je pouze jedna šestnáctina hodnoty celkové zásilky. A právě z toho důvodu se doporučuje sjednat si tento typ pojištění.

Cargo pojištění se sjednává na bázi ALL RISKS, tzn. proti veškerým rizikům, kterým je zásilka během přepravy vystavena (poškození, zničení, pohřešování, živelní rizika apod.). Pojištění se vztahuje na jakoukoli nahodilou událost, která však není vyloučena v pojistných podmínkách konkrétní pojišťovny, tzn., že není uvedena ve výlukách z pojištění.

7.3. Pojištění přepravy zásilek v praxi

Společnost Autodoprava s.r.o. má u ČP sjednáno také pojištění přepravy zásilek prostřednictvím rámcové pojistné smlouvy. Pojistná smlouva byla uzavřena v lednu roku 2011 na dobu jednoho pojistného roku a podle ustanovení ve smlouvě se po uplynutí sjednané doby prodlužuje na další rok, jestliže pojistník nebo pojišťovna druhé straně neoznámí, že na další pojištění nemá zájem. Takové oznámení musí účastníci učinit alespoň 6 týdnů před uplynutím pojistného roku.

Pojištění přepravy zásilek se řídí Všeobecnými pojistnými podmínkami pro pojištění přepravy zásilek VPPTZ 09.

Předmětem pojistné smlouvy jsou zásilky, se kterými má pojistník, eventuálně osoba, pro niž je pojištění zprostředkováno, právo nakládat.

Pojištění přepravy zásilek není možné uplatnit na veškeré škody na zásilkách. Mezi výluky z pojištění na základě pojistných podmínek České pojišťovny, a.s. patří:

- škody, které byly způsobené úmyslným jednáním,
- škody způsobené v důsledku požití alkoholu či jiných návykových látek nebo vědomým porušením dopravních předpisů,
- škody, které vznikly na zásilce již před uzavřením pojištění,
- škody způsobené vadným, nevhodným nebo neobvyklým obalem či způsobem balení,
- škody vzniklé v důsledku nevhodného způsobu přepravy nebo nevhodného, případně vadného uložení zásilky v dopravním prostředku,
- škody, které vznikly porušením bezpečnostních předpisů a předpisů o dovozu, vývozu a průvozu zboží,
- škody zapříčiněné platební neschopností nebo nevůlí či ztrátou finanční způsobilosti dopravce (pokud je příčinou vzniku škodné události),
- škody související s doručení zásilky na jiné než ujednané místo nebo ztrátou zásilky v případě, že je přeprava uskutečňována vlastními dopravními prostředky.

Cargo pojištění, které má společnost sjednané, se dle pojistných podmínek ČP nevztahuje na veškeré zboží. Pojištění není možné uplatnit např. na přepravu bankovek,

mincí, drahých kovů, cenných papírů, dále pak na umělecká díla, motorová vozidla s registrační značkou, živá zvířata, zbraně apod.⁴¹.

Pojištění přepravy zásilek je podle rámcové smlouvy společnosti Autodoprava s.r.o. sjednáno pro silniční přepravy realizované na území Evropy a lze jej uplatnit pouze na přepravu zásilek uskutečněnou trajektem, autem nebo kamionem (vlastním i dopravním prostředkem najatého dopravce), případně jejich kombinací.

Kromě základního rozsahu, který zahrnuje poškození, zničení nebo pohřešování přepravované zásilky, jsou odchylně od článku 5 bodu 2 písm. a) VPPTZ 09 připojištěna i zvláštní pojistná nebezpečí na základě Doložky č. TZ 0504, která mohou zapříčinit:

- škody způsobené vnitřní zkázou zásilky (rozbitím, roztavením, vypařením, korozí, hnilobou, působením povětrnostních vlivů apod.),
- škody úbytkem hmotnosti nebo objemu zásilky a
- škody na zásilce způsobené hmyzem, hlodavci či jinými živočichy.

Pojištění se vztahuje i na škody na těch zásilkách, které jsou přepravovány nebo skladovány za teploty, která je pro ně vhodná a škody jsou zapříčiněné poruchou klimatizačního zařízení nebo prokazatelným nedostatkem ledu či zhoršením kvality zásilky způsobené nadměrným chlazením.

Pro každý případ škody na pojištěných zásilkách v rozsahu připojištění zvláštních pojistných nebezpečí je ujednána spoluúčast v rozdílné výši pro jednotlivé druhy přepravovaného zboží, a to pro přepravu čerstvého ovoce a zeleniny, květin či rostlin apod. činí výše přirozené spoluúčasti (PSÚ) 3 %, pro tekuté substráty a veškeré volně ložené zásilky je výše spoluúčasti stanovena na 1 %, pro zásilky v cisternách je PSÚ 1 %, pro zásilky v prášku a pytlích činí PSÚ 3 % a pro ostatní druhy zásilek 0 %. Pojišťovna bude uplatňovat přirozenou spoluúčast dle stanoveného procentního vyjádření pouze tehdy, bude-li vyšší než společná spoluúčast, tj. spoluúčast pro veškerá pojistná nebezpečí ujednaná v této pojistné smlouvě, která je shodná s výší spoluúčasti u pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce a tudíž činí 5 % z celkové škody, minimálně ale 5 000 Kč.

⁴¹ Podrobněji: ČESKÁ POJIŠŤOVNA. Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění přepravy zásilek VPPTZ-P-01/2014

Zásilky mohou být do pojištění přihlašovány dvojím způsobem:

- pojištění podle obratu (předpokládané roční tržby pojistníka) prostřednictvím Přihlášky do pojištění zásilek podle obratu nebo
- pojištění jednotlivé zásilky pomocí Přihlášky do pojištění jednotlivé zásilky.

Některé zásilky vyjmenované v pojistné smlouvě nemohou být pojištěny podle obratu, ale je u nich nutné vyplnit Přihlášku do pojištění jednotlivé zásilky. Takovými zásilkami jsou např. umělecká díla, čerstvé ovoce a zelenina, sklo a porcelán, zásilky o celkové hodnotě vyšší jak 10 000 000 Kč na jednom dopravním prostředku, technické dokumentace apod.

Pojistná částka se podle pojistné smlouvy stanovuje pojistníkem v přihlášce do pojištění a jedná-li se o zásilky přihlášené do pojištění dle obratu, za pojistnou částku je považována hodnota zásilky stanovená jejím prokazováním ze strany pojistníka v případě vzniku pojistné události.

Pojistná smlouva o pojištění přepravy zásilek je sjednána s ročním limitem plnění ze všech pojistných událostí ve výši 15 000 000 Kč.

Společnost Autodoprava s.r.o. se v drtivé většině případů přihlašuje do pojištění přepravy zásilek prostřednictvím Přihlášky do pojištění zásilek podle obratu.

V roce 2014 zaplatila společnost celkem 64 032 Kč na pojistném za pojištění přepravy zásilek.

Společnost Autodoprava s.r.o. má pojištění přepravy zásilek sjednáno zejména z důvodu udržení si dobrých vztahů se svými zákazníky. Pokud by totiž přepravovala zboží svému dlouholetému významnému zákazníkovi a na tomto zboží by v průběhu jeho přepravy vznikla škoda, kdy by její náhrada pojišťovnou nebyla poskytnuta v plné výši z důvodu limitované odpovědnosti dopravce dle Úmluvy CMR, tudíž by společnost Autodoprava s.r.o. svému zákazníkovi proplatila pouze část hodnoty přepravovaného zboží, vedlo by to s největší pravděpodobností k ukončení jejich obchodní spolupráce. Taková ztráta významného zákazníka by pro dopravní společnost mohla znamenat velké finanční ztráty, které by společnost mohly dostat do vážných finančních problémů. Právě z tohoto důvodu je pro společnost mnohem výhodnější, aby měla uzavřené cargo pojištění a platila za poskytnutí pojistné ochrany pojišťovně pojistné, než aby ztratila důležitého zákazníka, který by navíc

mohl o dané společnosti rozšiřovat negativní reference, které by mohly odradit další stávající či potenciální zákazníky.

7.3.1. Likvidace pojistné události

Společnost Autodoprava s.r.o. se ve své historii mnohokrát nepotýkala s pojistnou událostí, u níž by bylo vyplaceno pojistné plnění z pojištění přepravy zásilek. Když už nějaká pojistná událost krytá tímto pojištěním vznikla, škoda způsobená na zásilce byla ve většině případů pokryta ze spoluúčasti společnosti, a tudíž pojišťovna neměla povinnost vyplatit pojistné plnění nebo zákazník ve finální fázi náhradu škody po společnosti Autodoprava s.r.o. nepožadoval.

Nicméně společnost se s takovou pojistnou událostí již setkala. V roce 2011 společnost přepravovala pro svého zákazníka dětská jízdní kola (celkově 322 kusů o různé ceně) v celkové hodnotě 25 052,09 EUR do Nizozemska. Řidič kamionu zaparkoval vozidlo na benzinové stanici v Nizozemsku k vykonání nařízené jedenáctihodinové pauzy. Během noci bylo zloději odstraněno zabezpečení vrat od návěsu a ukradeno 38 jízdních kol. Pachatelé by zřejmě odcizili i zbylá kola, kdyby se řidič kamionu neprobudil. Na zásilce vznikla škoda ve výši 3 078,62 EUR a hmotnost odcizených jízdních kol činila 397 kg.

Ke škodní události byla řidičem přivolána nizozemská policie, která spolu s řidičem kamionu podepsala prohlášení o odcizení jízdních kol.

Společnost Autodoprava s.r.o., jakožto mezinárodní dopravce odpovídal za škodu podle článku 23 odst. 3 Úmluvy CMR, kdy se výše jeho odpovědnosti podle této Úmluvy stanovila následně:

$397 \text{ kg} \times 8,33 \times 27,201 \text{ Kč} = 89\,954 \text{ Kč}$ (při kurzu k 1. 6. 2011 – ke dni vzniku škodní události).

Protože však škoda na zcizených kolech dosahovala nižší částky, byl dopravce odpovědný jen do výše skutečné škody, tj. 3 078,62 EUR (75 549,33 Kč při kurzu 24,54 CZK/EUR ze dne 9. 6. 2011, kdy byla vystavena faktura za náhradu zcizených kol). Společnost Autodoprava s.r.o. tuto škodu nahradila poškozenému zákazníkovi.

Pojistná událost byla společností Autodoprava s.r.o. nahlášena České pojišťovně, a.s. v souladu s ustanovením § 14 PojSml, která začala s prošetřením škodní události. Škoda byla zlikvidována 2. 9. 2011 (tedy během zákonné tříměsíční lhůty upravené v ustanovení § 16 odst. 3 PojSml) a pojišťovna poskytla společnosti Autodoprava s.r.o. pojistné plnění

z pojištění odpovědnosti za škodu dopravce ve výši 2 872,94 EUR (69 841 Kč při kurzu ze dne 2. 9. 2011 - 24,31 CZK/EUR). Pojišťovna vyplatila pojistné plnění na účet Společnosti Autodoprava s.r.o. do 15 dnů po skončení šetření, tzn. v zákonem stanovené lhůtě upravené v ust. § 16 odst. 6 PojSml.

Škoda nebyla vyplacena ve výši 100 %, neboť byla odečtena minimální sjednaná spoluúčást ve výši 205,68 EUR (5 000 Kč dle téhož kurzu). Z pojištění přepravy zásilek byla následně škoda ve výši 205,68 EUR vyplacena pojišťovnou.

Jak je v praxi poměrně běžné, pojistná událost byla kryta více druhy pojištění. Z pojištění odpovědnosti silničního dopravce bylo pojišťovnou vyplaceno pojistné plnění ve výši 69 841 Kč a z cargo pojištění zbylá výše škody, tj. pojistné plnění ve výši 5 000 Kč a pojišťovna v tomto případě zaplnila vzniklou škodu ve 100% výši.

Protože je návratnost u pojištění přepravy zásilek u společnosti Autodoprava s.r.o. velmi nízká, společnost se rozhodla tuto pojistnou smlouvu vypovědět s účinností od 30. dubna 2015.

8. Důležitost pojištění v mezinárodní silniční dopravě

Prostřednictvím pojištění je možné eliminovat určitá rizika, která mohou negativně ovlivnit činnost jak fyzických, tak i právnických osob. Mezinárodní obchod se potýká s celou řadou rizik, která se nevyhýbají ani mezinárodním silničním dopravcům.

Při provozu vozidla na silnici může být toto vozidlo nabouráno, poškozeno či dokonce odcizeno nebo provozem tohoto vozidla může vzniknout škoda na majetku, zdraví, životě, ale i finanční škody, a to i škody třetím osobám. Stejně tak při obstarávání přepravy či její samotné realizaci poměrně často vznikají škody na přepravované zásilce.

Dopravce, jakožto vlastník vozidel – tahačů, návěsů a dalších nákladních vozidel, má dle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla povinnost mít uzavřené tzv. povinné ručení na každé vozidlo, které vlastní. Z povinného ručení jsou pak následně kryty škody způsobené třetím osobám na jejich životě, zdraví majetku apod. U silničních dopravců bývá velmi často toto pojištění sjednáváno prostřednictvím rámcové pojistné smlouvy, kdy je pojištěn soubor vozidel ve vlastnictví dané společnosti. Součástí této pojistné smlouvy bývá i havarijní pojištění vztahující se na škody na vlastních vozidlech a dále pak různá připojištění, např. připojištění čelního skla či asistenčních služeb využívaných při odtahu vozidla.

Společnost Autodoprava s.r.o. za tato pojištění za poslední čtyři roky zaplatila celkem 7 389 371 Kč. Roční pojistné za jednotlivé roky je možné nalézt v Tab. 8.1.

POJISTNÉ	2011	2012	2013	2014	CELKEM
SDRUŽENÁ VOZIDLA*	1 708 764 Kč	1 710 567 Kč	1 673 147 Kč	2 296 893 Kč	7 389 371 Kč
DOPRAVCE**	156 283 Kč	157 252 Kč	149 392 Kč	149 392 Kč	612 319 Kč
CARGO***	89 000 Kč	65 188 Kč	63 192 Kč	64 032 Kč	281 412 Kč
CELKEM	1 954 047 Kč	1 933 007 Kč	1 885 731 Kč	2 510 317 Kč	8 283 102 Kč

* Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla, havarijní pojištění, připojištění čelního skla, pojištění asistenčních služeb

** Pojištění odpovědnosti silničního dopravce za škodu

*** Pojištění přepravy zásilek

Tab. 8. 1. Celková výše pojistného společnosti Autodoprava s.r.o. za veškerá její pojištění vztahující se k dopravě v letech 2011 – 2014

zdroj: Interní dokumenty společnosti, vlastní zpracování

Autorka diplomové práce se zaměřila rovněž i na návratnost pojistného v podobě vyplaceného pojistného plnění. U pojištění tzv. sdružených vozidel zahrnující výše zmíněná pojištění a připojištění je návratnost, jak je možné vyčíst z Tab. 8. 2, více jak 50 %. Lze tedy konstatovat, že se jedná o ideální škodní průběh, neboť do výše 60% škodního průběhu je dle pojistné smlouvy o pojištění souboru vozidel společnosti Autodoprava s.r.o. zachována garance sazeb pojistného. Zde je potřeba ale upozornit, že výplata pojistného plnění nebyla připsána jen na účet společnosti Autodoprava s.r.o., ale i jednotlivým poškozeným stranám, na jejichž majetku, zdraví, životě apod. byla provozem vozidla dané společnosti způsobena újma (v rámci pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla).

TYP POJIŠTĚNÍ	POJISTNÉ 2011 - 2014	POJISTNÉ PLNĚNÍ 2011 - 2014
SDRUŽENÁ VOZIDLA	7 389 371 Kč	4 021 788 Kč
DOPRAVCE	612 319 Kč	288 534 Kč
CARGO	281 412 Kč	5 000 Kč
CELKEM	8 283 102 Kč	4 315 322 Kč

Tab. 8. 2 Porovnání celkové výše pojistného a celkové výše pojistného plnění

zdroj: Interní dokumenty společnosti, vlastní zpracování

Při analýze pojistného na pojištění odpovědnosti z provozu vozidla autorka diplomové práce zjistila (Tab. 8. 3), že z povinného ručení společnosti bylo pojišťovnou odvedeno cca třikrát více peněz v podobě pojistného plnění třetím osobám, než kolik bylo společnosti, jako poškozené osobě, z povinného ručení jiných subjektů vyplaceno.

	POJISTNÉ PLNĚNÍ - JE VINÍK	POJISTNÉ PLNĚNÍ - JE POŠKOZENÝ
POV *	1 796 431 Kč	530 257 Kč

* Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla

Tab. 8. 3 Porovnání celkové výše pojistného plnění vyplaceného třetím osobám a pojistného plnění vyplaceného společnosti Autodoprava s.r.o.

zdroj: Interní dokumenty společnosti, vlastní zpracování

Společně s povinným ručením má společnost sjednána i další pojištění a připojištění, a to zejména z důvodu finančních úspor při hromadném uzavření jednotlivých pojistných produktů. Protože je povinné ručení pojištěním, které musí mít společnost uzavřené pro všechna vozidla, úvahy o případném neuzavření z důvodu nenávratnosti pro společnost odpadají. Je možné však konstatovat, že kdyby neexistovala zákonná povinnost sjednání tohoto pojištění, společnost by neplatila pojistné na účet pojišťovny a ročně by si odkládala tyto finanční částky, tak by za 4 roky ušetřila 3 367 583 Kč (rozdíl mezi výší pojistného plnění a zaplaceným pojistným). Tuto sumu však společnost Autodoprava s.r.o. zaplatila pojišťovně navíc.

Nicméně pokud by řidiči této společnosti byly viníky více dopravních nehod nebo by vznikalo více škod na tahačích či návěsech patřících společnosti, návratnost pojistného ve formě vyplaceného pojistného plnění by byla nejspíše vyšší. Pokud přihlídneme ke sjednaným limitům pojistného plnění u povinného ručení této společnosti (100 mil. Kč pro škodu na zdraví jednoho poškozeného, 100 mil. Kč pro škody na věci a ušlý zisk pro všechny poškozené z jedné škodní události a 10 000 Kč pro náklady právní ochrany), celkové pojistné plnění poskytnuté pojišťovnou by se mohlo pohybovat v řádech stovek milionů Kč.

Donedávna bylo však v praxi poměrně časté krácení pojistného plnění pojišťovnou, která se tak odvolávala na amortizaci vozidla, kdy při opravě vozidla došlo k jeho zhodnocení a tudíž výplata pojistného plnění ve výši, která odpovídala nákladům na opravu při použití nových náhradních dílů, vedla k bezdůvodnému obohacení (Tesař, 2013). Pojišťovny takto krátily pojistná plnění i přes nález Ústavního soudu ČR sp. zn. II. ÚS 2221/07 vydaný dne 19. 3. 2008, který stanovil, že pojišťovny nejsou oprávněny takto krátit výplatu pojistného plnění také proto, že *„je třeba přihlídnout i k tomu, že v případě havarovaného vozidla, byť opraveného novými díly, je jeho skutečná hodnota vždy nižší než původní hodnota použitého vozidla“*.

K dané problematice se vyjádřil i časopis dTest, který uvedl, že krácení plnění se pojišťovnám i tak vyplatí, neboť se na soudy obrací pouze malé množství nespokojených spotřebitelů. Rovněž konstatoval, že tuzemské pojišťovny na povinném ručení vyberou přes 20 miliard Kč a z toho vyplatí cca 50 % na pojistném plnění, kdežto v Německu se návratnost pohybuje kolem 98 % (dTest, 2013).

Jelikož jsou vnitrostátní i mezinárodní dopravci odpovědní za škody způsobené na zásilce během přepravy, je vhodné mít uzavřené pojištění odpovědnosti za škodu dopravce, které kryje právě škody, jež vzniknou na zásilce během přepravy a to jak odcizením,

poškozením, tak i jejich ztrátou. Toto pojištění není pro vnitrostátní ani mezinárodní dopravce povinné, nicméně je velmi často uzavíráno. Mezinárodní doprava se řídí Úmluvou CMR, která stanovuje limitovanou náhradu škody dopravcem, která se odvíjí od hmotnosti zásilky a tzv. zúčtovacích jednotek. Pojišťovna pak v případě vzniku škody a splnění stanovených podmínek vyplátí pojistné plnění maximálně ve výši dopravcovy odpovědnosti stanovené dle Úmluvy CMR.

Dále se v silniční dopravě, ale nejenom u ní, setkáváme s majetkovým pojištěním přepravy zásilek, velmi často označovaném jako cargo pojištění, které se vztahuje na veškerá rizika, kterým je zásilka při přepravě vystavena. Cargo pojištění poskytuje mnohem širší pojistnou ochranu a v praxi bývá uzavíráno hlavně kvůli omezené odpovědnosti dopravce za škodu, která se projeví hlavně u lehkého a drahého zboží.

I v případě pojištění odpovědnosti dopravce za škodu zaplatila daná společnost mnohem více na pojistném, než kolik bylo vyplaceno pojišťovnou. Za poskytnutí pojistné ochrany na 4 roky zaplatila společnost 612 319 Kč, kdežto na pojistném plnění bylo vyplaceno pouze 288 534 Kč, což odpovídá návratnosti jen 47 %.

Situace je obdobná i u pojištění přepravy zásilek, kdy je však rozdíl mezi zaplaceným pojistným a vyplaceným plněním mnohem markantnější. V Tab. 8. 2 je možné tento rozdíl vidět. Návratnost činí pouze cca 1,78 %. I v případě těchto pojištění by však mohla být návratnost pojistného mnohem vyšší, pokud by vznikalo více škod na přepravovaných zásilkách.

Společnost Autodoprava s.r.o. by tedy měla zvážit, zda si tato pojištění stále ponechá, nebo jestli jej nenahradí tzv. ART metodami (alternativní přenos rizik). V případě společnosti Autodoprava s.r.o. by bylo dle autorčina názoru vhodné tzv. samopojištění, které je podmíněno existencí fondu založeného společností, do něhož jsou průběžně odkládány finanční prostředky sloužící k případnému krytí předem stanovených škod.

Nutno podotknout, že společnost Autodoprava s.r.o. již podala žádost o ukončení pojištění přepravy zásilek dohodou s účinností k 30. 4. 2015 a Česká pojišťovna, a.s. tuto žádost akceptovala. U tohoto typu pojištění by tedy společnost mohla uplatnit samopojištění.

Pojištění odpovědnosti dopravce u České pojišťovny, a.s. zanikne taktéž 30. 4. 2015 a to uplynutím doby, na kterou bylo sjednáno. Zároveň však společnost chce mít tento typ pojištění uzavřený a to především proto, že existence tohoto pojištění hraje u zákazníka –

zájemce o přepravu důležitou roli při volbě dopravce a většina zákazníků toto pojištění tudíž vyžaduje.

Společnost Autodoprava s.r.o. již nadále nepožaduje sjednání další pojistné smlouvy tohoto typu u České pojišťovny, a.s., neboť jí byla předložena konkurenční nabídka na uzavření pojištění odpovědnosti dopravce u pojišťovny Kooperativa pojišťovna, a.s.

Pojištění odpovědnosti za škody zasílatele se vztahuje na škody, které vzniknou při obstarávání přepravy zasílatelem neboli speditérem. Může se jednat o škody související s výběrem dopravce, s nepřesnými informacemi poskytnutými dopravci, škody způsobené nedostatečným balením apod. Toto pojištění také není pro zasílatele povinné a je zcela na jejich vůli, zda si jej sjednají.

Stejně jako pojištění odpovědnosti dopravce, tak i pojištění odpovědnosti zasílatele za škody se nemusí spedičním společností vyplácet, ale i při obstarávání přepravy bývá toto pojištění často požadováno samotnými zákazníky.

Jak je vidět z Tab. 8. 1, společnost Autodoprava s.r.o. za pojistné související s provozem dopravních prostředků a přepravou zásilek ročně zaplatí nemalé finanční částky. Za poslední čtyři roky společnost za pojistné zaplatila celkem 8 490 399 Kč. Je nutné si uvědomit, že to není veškeré pojistné, která daná společnost odvádí na účet pojišťovny. Mimo tato „dopravní“ pojištění je hrazeno pojistné za pojištění majetku, zejména za pojištění budovy, ve které daná společnost sídlí, dále pak je placeno pojistné za zákonné pojištění odpovědnosti zaměstnavatele za škodu při pracovním úrazu a nemoci z povolání.

Každé riziko však není pojistitelné, některá rizika jsou obtížně pojistitelná, ale existují i rizika, která pojišťovny v zásadě nepojišťují.

Jedním z takových rizik je i riziko pokuty. Společnost Autodoprava s.r.o., ale nejen ta, se při své činnosti potýká s problémem pokut udělovaných řidičům kamionů za přepravování migrantů z Francie do Velké Británie. Pokud převáží zboží z francouzského přístavu Calais do anglického města Dover, již v několika případech byla společnosti udělena vysoká pokuta za pašování běženců do Velké Británie. V mnohých případech řidič kamionu ani neví, že tyto osoby neoprávněně vnikly do návěsu kamionu s cílem dostat se nelegálně do Velké Británie.

Situace je velmi vyhrcoená, denně bývá v návěsech kamionů odhaleno až 257 běženců. Policisté mnohdy k rozhánění migrantů snažících se dostat do kamionů používají slzný plyn a zavedli tři druhy kontrol: kontrola průjezdní realizovaná pomocí vlnového snímače, statická

kontrola s použitím čidel, jež snímají vibrace způsobené lidským tepem a kontrola prostřednictvím sond zjišťujících v návěsu přítomnost CO₂, přičemž jednu z prvních dvou jmenovaných kontrol musí podstoupit všechna nákladní auta přijíždějící do Calais (Frydryšek, 2014). Běžence vyhání z návěsů i samotní řidiči, někteří z nich byli donuceni k tomu, aby si pro svou obranu pořídili dokonce i elektrické paralizéry.

„Po vydání lístku na trajekt řidič v podstatě opouští francouzské území a ještě v přístavu následuje kontrola britských orgánů. V případě, že řidič má v návěsu ilegální imigranty, je pro dopravce lepší, pokud jsou odhaleni ještě na francouzské půdě. Vyhne se tak, pokud není důvod podezřívat jej nebo řidiče ze spoluúčasti na pašování lidí, vysoké pokutě, která by mu byla vyměřena po opuštění Calais“ (Frydryšek, 2014).

Pokuta za převážení migranta se pohybuje od 1 000 GBP (37 410 Kč při kurzu ke dni 25. 3. 2015) až do 3 500 GBP (130 935 Kč). Aby byly zvýhodněny ty společnosti, které dodržují bezpečnostní postupy, byl zaveden tzv. systém akreditace, do něhož mají možnost zaregistrovat se všechny dopravní firmy. Bude-li tedy společnost akreditovaná a současně budou řidiči dodržovat všechna preventivní opatření, nebude dopravci udělena pokuta ani v případě, že bude ve vozidle objeven nelegální migrant. Pokud bude společnost v tomto systému zaevidovaná, ale řidiči kamionu nedodrží veškeré preventivní postupy, pokuta by neměla dosahovat takové výše (Sláchalová, 2014).

Společnost Autodoprava s.r.o. již byla za nelegální převážení běženců pokutována. V prvním případě byl nalezen migrant v návěsu kamionu, ale protože společnost nebyla ještě akreditovaná, byla jí udělena pokuta. V dalším případě v systému akreditace zaregistrovaná již byla, ale řidič kamionu nedodržel veškerá preventivní opatření, ač to bylo jeho povinností. V této situaci byla dopravci udělena nižší pokuta, která byla z části předepsána řidiči kamionu k úhradě.

Pojišťovny v České republice toto riziko zásadně nepojišťují, neboť se jedná o pokutu. Pokud by na českém pojistném trhu byl zaveden pojistný produkt kryjící tento druh rizika, pravděpodobně by se nejednalo o běžně nabízený pojistný produkt a výše pojistného placeného za pojistnou ochranu dopravců by nejspíše dosahovala vysokých finančních částek.

Jak tedy s tímto rizikem bojovat? V prvé řadě je vhodné, aby se dopravci zaregistrovali v akreditačním systému a také dbali na to, aby řidiči – jejich zaměstnanci dodržovali stanovené preventivní postupy, čímž eliminují udělování těchto pokut nebo jejich výši alespoň sníží.

9. Závěr

Provozování motorových vozidel, ale i obstarávání přepravy či její realizace s sebou přináší celou řadu rizik, jež se prohlubují s mezinárodním prvkem a která je možné eliminovat pomocí pojištění.

Problematika pojištění odpovědnosti za škodu v mezinárodní dopravě se týká všech silničních dopravců, ale i zasílatelů a rovněž i jejich zákazníků a také veškerých třetích osob, kterým může být provozem vozidla a přepravou zásilky způsobena škoda.

Pojištění odpovědnosti za škodu zaujímá v pojistném právu poměrně malou, ale zároveň i velmi významnou část. Smyslem pojištění odpovědnosti za škodu je převzetí či eliminace negativních dopadů pojistitelem, které přinese daná pojistná událost. Pojištění odpovědnosti za škody se vztahuje na pojistné události, při níž vzniknou újmy na majetku, zdraví, životě, ale i finanční škody či ušlý zisk. Tento typ pojištění obvykle nekryje škody, jež byly způsobeny úmyslně a většinou se neuplatní ani pro krytí pokut či penále.

Pojištění odpovědnosti za škodu jsou řazena mezi pojištění škodová, která spočívají na zákazu obohacení se, nastane-li pojistná událost krytá pojištěním.

S mezinárodní silniční dopravou souvisí 3 typy odpovědnostních pojištění (pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla, pojištění odpovědnosti silničního dopravce za škodu a pojištění odpovědnosti za škodu zasílatele) a jeden typ majetkového pojištění (pojištění přepravy zásilek).

Veškerá tato pojištění patří mezi pojištění smluvní, a tudíž vznikají na základě pojistné smlouvy uzavřené mezi pojistitelem a pojistníkem. Většina z nich je řazena mezi pojištění dobrovolně smluvní, kdy závisí zcela na vůli pojistníka, zda si toto pojištění sjedná či nikoliv. Výjimku představuje pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla, neboť je pojištěním povinně smluvním, kdy povinnost sjednat jej nastává při splnění podmínek stanovených zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla).

Pojištění odpovědnosti za škodu z provozu vozidla bývá velmi často označováno jako povinné ručení, i když toto označení není přesné a není možné se s ním setkat ani v dikci zákona. Podle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla musí mít toto pojištění sjednané vlastník tuzemského vozidla nebo řidič cizozemského vozidla, není-li tímto

zákonem stanoveno jinak. Bezprostředně po uzavření pojistné smlouvy mezi pojistníkem a pojistitelem je pojistníkovi vydána zelená karta představující mezinárodně uznávaný doklad o uzavřeném povinném ručení. Pojištění odpovědnosti za škody se vztahuje na újmy, které vzniknou v souvislosti s provozem vozidla na majetku, zdraví či životě třetích osob. Nabourá-li vlastník vozidla např. do jiného vozidla, škody na „jiném“ vozidle budou kryty právě z povinného ručení viníka – škůdce.

Dalším typem pojištění vztahujícím se k mezinárodní silniční dopravě je pojištění odpovědnosti dopravce za škodu. Silniční dopravce zajišťující přepravu zásilky pro svého zákazníka nese odpovědnost za přepravované zboží. Existence tohoto pojištění je nepřímo dána mezinárodní Úmluvou o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (tzv. Úmluva CMR), dle níž dopravce odpovídá za zásilku jen omezeně, a to do výše, která se odvozuje od brutto hmotnosti zásilky a tzv. zvláštních práv čerpání (SDR) ve výši 8,33. Úmluvou CMR se řídí jen mezinárodní přeprava zboží, kdy místo odeslání zásilky leží v jiném členském státě (myšleno státě, jenž je smluvním státem Úmluvy CMR) než místo určení. Z toho je patrné, že Úmluva CMR se použije pro mezinárodní dopravu. Úprava vnitrostátní dopravy je zakotvena v zákoně č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, kdy není odpovědnost dopravce nijak omezena. Není ale vyloučeno, aby se Úmluvou CMR řídila i vnitrostátní doprava, ovšem pro takové užití je potřeba ujednání stran přepravní smlouvy a užití nesmí být v rozporu s kogentní národní úpravou. Pojištění odpovědnosti dopravce za škodu tedy kryje škody, jež vzniknou na přepravované zásilce v důsledku poškození, zničení, ztráty (i částečné), ale i v souvislosti s nedodržením dodací lhůty.

Třetím odpovědnostním pojištěním v oblasti dopravy je pojištění odpovědnosti za škody zasílatele. Zasílatel je subjektem, který nerealizuje přepravu zásilky, ale pouze tuto přepravu obstarává. Zasílatel nese odpovědnost za škody, které vzniknou při obstarávání přepravy. Proto je vhodné, aby měl uzavřeno pojištění odpovědnosti za škody zasílatele, které ale stejně jako pojištění odpovědnosti silničního dopravce není povinné (kromě zasílatele vystupujícího v pozici organizátora multimodální přepravy. Členové Svazu spedice a logistiky České republiky však toto pojištění musí mít sjednané, neboť jim to ukládá Kodex jednání zasílatele, ke kterému se jakožto členové zavázali.

S mezinárodní přepravou souvisí i pojištění přepravy zásilek, známé i jako cargo pojištění. Toto pojištění již nepatří mezi pojištění odpovědností, ale jedná se o majetkové

pojištění, které můžeme označit za doplňkové pojištění k pojištění odpovědnosti dopravce. Ve většině případů se vztahuje na veškerá rizika, která ohrožují zásilku při její přepravě. Na rozdíl od pojištění odpovědnosti za škodu dopravce poskytuje cargo pojištění širší pojistnou ochranu, neboť odpovědnost mezinárodního dopravce je limitována ustanovením článku 23 Úmluvy CMR. Toto pojištění je tak vhodné sjednat u váhově lehkého a zároveň drahého zboží. O pojištění přepravy zásilek mají v praxi zájem jak vlastníci zásilek, tak i zasílatele a dopravci. Cargo pojištění lze v praxi sjednat třemi způsoby, a to jako jednorázové pojištění, hromadné pojištění či obrátové pojištění.

V praxi se velmi často stává, že jedna škodní událost může být kryta více typy pojištění, bude-li však uznána jako událost pojistná. Pokud např. řidič kamionu přepravující zásilku nabourá do protijedoucího vozidla, škoda na protijedoucím vozidle bude kryta z povinného ručení toho vozidla, které dopravní nehodu způsobilo. Škoda na vlastním vozidle bude kryta havarijním pojištěním a škoda na přepravované zásilce se uplatní v rámci pojištění odpovědnosti silničního dopravce. Pokud však škoda na zásilce bude vyšší, než jaká je maximální odpovědnost silničního dopravce dle Úmluvy CMR, zbylá část škody bude uhrazena z pojištění přepravy zásilek. Pokud je u pojištění sjednána spoluúčast, škoda odpovídající výši této spoluúčasti může být předepsána řidiči – zaměstnanci k úhradě. A pokud má řidič kamionu uzavřeno pojištění odpovědnosti zaměstnance za škody způsobené zaměstnavateli, bude z něj uhrazena tato výše škody.

Cílem diplomové práce bylo vymezit jednotlivé typy pojištění vztahující se k mezinárodní silniční dopravě a stanovit jejich důležitost. Každému z pojištění byla v diplomové práci věnována samostatná kapitola, v níž bylo toto konkrétní pojištění vysvětleno v teoretické rovině, ale i jeho uplatnění v praxi.

Další samostatná kapitola byla zaměřena na důležitost pojištění v mezinárodní silniční dopravě, kde autorka zhodnotila význam jednotlivých pojištění v reálné společnosti podnikající v mezinárodní silniční dopravě.

Dílním cílem diplomové práce bylo zjistit, jestli je pojistná ochrana u reálné společnosti podnikající v mezinárodní silniční dopravě dostatečná.

Autorka došla k závěru, že ani u jednoho ze jmenovaných pojištění (kromě pojištění odpovědnosti za škody zasílatele, neboť jej daná společnost nemá sjednané – nejsou zasílateli), nedosahuje návratnost pojistného vyšší hodnoty než je 50 %. Nejnižší návratnost je

vykazována u pojištění přepravy zásilek, neboť činí pouze 1, 78 %. Lze tedy konstatovat, že kdyby společnost neodváděla během posledních 4 let pojistné České pojišťovně, a.s., ale tyto částky by odváděla např. do speciálního fondu k tomu vytvořenému, ze kterého by následně kryla škody vzniklé při provozu vozidla a přepravě zboží (tzv. samopojištění), ušetřila by 3 967 780 Kč, které by mohla využít např. k rozšiřování vozového parku, vybudování další skladovací haly, opravám areálu společnosti či jakýmkoli jiným účelům. Je však nutno zvážit, zda by byla daná společnost schopná okamžitě uhradit újmu, tedy jestli by měla v daném okamžiku k dispozici dostatečné množství peněžních prostředků k úhradě vzniklé újmy. Dle autorčina názoru je právě toto jedním z důvodů, proč si dopravci (a nejenom oni) pojištění sjednávají, a to i přes jeho případně nízkou návratnost.

Pojištění jsou tedy v řadě případů důležitá, ale mnohdy by se společností vyplatilo, kdyby si peníze odkládali do speciálních fondů, ze kterých by případné škody následně hradily. Výše návratnosti pojistného plnění závisí na mnoha faktorech a důvodů, proč mít pojištění sjednáno, je celá řada - zákonná povinnost, požadavky ze strany zákazníků, strach podnikatelů, dobré jméno společnosti či jiné důvody.

Seznam pramenů a literatury

Monografie

- BUŠTA, Pavel a Vladimír PŘIKRYL. (2014). *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a komentářem: (ve znění 16 novel)*. Praha: Venice Music Production. 204 s. ISBN 978-80-904270-5-1.
- CLARKE, Malcolm A. (2009) *International carriage of goods by road: CMR*. 5. vyd. London: Informa. 576 s. ISBN 978-1-84311-840-4.
- DUCHÁČKOVÁ, Eva a Jaroslav DAŇHEL. (2012). *Pojistné trhy: změny v postavení pojišťovnictví v globální éře*. Praha: Professional Publishing. 252 s. ISBN 978-80-7431-078-2.
- DUCHÁČKOVÁ, Eva a Jaroslav DAŇHEL. (2010). *Teorie pojistných trhů*. Praha: Professional Publishing. 216 s. ISBN 978-80-7431-015-7.
- DUCHÁČKOVÁ, Eva. (2009). *Principy pojištění a pojišťovnictví*. 3. vyd. Praha: Ekopress. 224 s. ISBN 978-80-86929-51-4.
- JANDOVÁ, L., P. ŠLAUF a J. SVEJKOVSKÝ. (2014). *Pojištění v novém občanském zákoníku: komentář: [§ 2756-2872]*. Praha: C. H. Beck. 353 s. ISBN 978-80-7400-530-5.
- JANDOVÁ, Lucie a Petr VOJTEK, (2012). *Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla: komentář*. Praha: C. H. Beck. 366 s. ISBN 978-8-7179-461-5.
- KARFÍKOVÁ, Marie a Vladimír PŘIKRYL. (2010). *Pojišťovací právo*. Praha: Leges. 352 s. ISBN 978-808-7212-45-5.
- KROFTA, Jiří. (2009). *Přepravní právo v mezinárodní kamionové přepravě*. Praha: Leges. 240 s. ISBN 978-80-87212-17-2.
- MACHKOVÁ, H., E. ČERNOHLÁVKOVÁ, A. SATO a kol. (2014). *Mezinárodní obchodní operace*. 6.vyd. Praha: Grada Publishing. 256 s. ISBN 978-80-247-4874-0.
- NOVÁK, Radek a kol. (2013). *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství*. Praha: C. H. Beck. 282 s. ISBN 978-807-4005-145.
- NOVOTNÝ, P., P. KOUKAL a E. ZAHOŘOVÁ. (2014). *Nový občanský zákoník: Náhrada škody*. Praha: Grada. 139 s. ISBN 978-80-247-5165-8.
- SATO, Alexej. (2002). *Aktuální otázky mezinárodního obchodu: Pojištění mezinárodní přepravy*. Praha: Oeconomica. 64 s. ISBN 80-245-0440-5.
- SEDLÁČEK, Pavel. (2009). *Úmluva CMR: (komentář) : mezinárodní silniční nákladní doprava*. Praha: Vox. 622 s. ISBN 978-808-6324-821.

ZÁRYBNICKÁ, Jana a Karel SCHELLE. (2010). *Pojištění odpovědnosti za škodu: historie a současnost*. Ostrava: Key Publishing. 220 s. ISBN 80-741-8061-1.

Článek v odborném časopisu nebo sborníku

ADVOKÁTNÍ KANCELÁŘ MACHYTKOVÁ, SEDLÁČEK, VACA & SPOL. (2014). Možnost omezené odpovědnosti dopravce dle NOZ. *AKMSV: E-bulletin dopravního práva* [online]. 2014, č. 2, s. 1-4. [cit. 2015-03-02]. Dostupné z: http://www.akmsv.cz/pdf/E-Bulletin_c_2_2014.pdf

BĂLUNĂ, Radu Nicolae. (2012). International rules for merchandize delivery - delivery conditions incoterms and raftd the title. *Annals of Eftimie Murgu University Resita, Fascicle II, Economic Studies*. s. 187-196.

BARRON, Jacob. (2011). New Decade, New Upgrade: Incoterms 2010 Picks Up Where Incoterms 2000 Left Off. *Business Credit*. roč. 113, č. 2, s. 20-22. ISSN: 0897-018.

FOJTÍK, Ľuboš a Adam ČERNÝ. (2009). Odpovědnostní vztahy v režimu úmluvy CMR. *Právní Fórum*. roč. 6, č. 4, s. 141-144. ISSN 1214-7966.

HARTMANOVÁ, Hedvika. (2013). Mezinárodní úmluva CMR z pohledu náhrady škody. *Logistika*. č. 6, s. 26-29. ISSN 1211-0957.

JAKOUBKOVÁ, Hana. (2005). Pojištění při silniční a železniční přepravě (cargo pojištění). *Pojištění přepravy – sborník přednášek AČPM*. 2005. 85 s.

LOJDA, Jiří. (2014). Rozsah a způsob použití Úmluvy CMR. *Obchodněprávní revue*. č. 4, s. 121. ISSN 1803-6554.

MAREK, Karel. (2014). Smlouva zasílatelská, smlouva o přepravě věci, smlouva o provozu dopravního prostředku. *Bulletin advokacie*. č. 9, s. 29-34. ISSN 1210-6348.

Judikatura

Nález Ústavního soudu ČR sp. zn. II. ÚS 2221/07 ze dne 19. 3. 2008

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. z. 29 Odo 152/2003 ze dne 22. 4. 2004

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 31 Cdo 488/2010 ze dne 10. 10. 2012

Rozsudek Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 32 Cdo 4765/2010 ze dne 28. 11. 2012

Usnesení Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 23 Cdo 2668/2009 ze dne 4. 8. 2009

Usnesení Nejvyššího soudu ČR sp. zn. 25 Cdo 194/2009 ze dne 14. 4. 2011

Právní předpisy

Vyhláška Ministerstva financí č. 205/1999 Sb., kterou se provádí zákon č. 168/1999Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)

Vyhláška Ministerstva zdravotnictví č. 440/2001 Sb., o odškodnění bolesti a ztížení společenského uplatnění stanovovala paušální částky náhrad za vzniklé újmy na zdraví

Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb., o Úmluvě o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR)

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla)

Zákon č. 277/2009 Sb., o pojišťovnictví

Zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů (zákon o pojistné smlouvě)

Zákon č. 38/2004 Sb., o pojišťovacích zprostředkovatelích a samostatných likvidátorech pojistných událostí a o změně živnostenského zákona (zákon o pojišťovacích zprostředkovatelích a likvidátorech pojistných událostí)

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Elektronické dokumenty

ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ. (2015). *Pojistitel – člen ČKP* [online]. ČKP [cit. 2015-02-14]. Dostupné z: <http://www.ckp.cz/>

ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ. (2015). *Kde platí ZK* [online]. ČKP [cit. 2015-02-14]. Dostupné z: <http://www.ckp.cz/motoriste/ZelenaKarta/index.php>

ČESKÁ KANCELÁŘ POJISTITELŮ. (2015). *Hraniční pojištění* [online]. ČKP [cit. 2015-02-15]. Dostupné z: <http://www.ckp.cz/motoriste/hraobec.php>

ČESKÁ NÁRODNÍ BANKA. (2015). *Vybrané devizové kurzy – grafy: Kurz XDR/CZK* [online]. ČNB [cit. 2015-02-21]. Dostupné z: https://www.cnb.cz/cs/financi_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/grafy_form.jspx?c=XDR

- ČESKÁ POJIŠŤOVNA. (2015). *Pojištění odpovědnosti zasílatele* [online]. Česká pojišťovna [cit. 2015-03-20]. Dostupné z: <http://www.ceskapojistovna.cz/p?pojisteni-odpovednosti-zasilatele>
- ČESKÁ POJIŠŤOVNA. (2015). *Povinné ručení* [online]. Česká pojišťovna [cit. 2015-03-05]. Dostupné z: <http://www.ceskapojistovna.cz/p?povinne-ruceni>
- ČESMAD BOHEMIA. (2015). *Odpovědnost dopravce* [online]. Vše pro dopravce [cit. 2015-03-01]. Dostupné z: <http://www.vseprodopravce.cz/odpovednost-dopravce>
- FIATA. (2015). *Who is FIATA?* [online]. FIATA [cit. 2015-02-19]. Dostupné z: <http://fiata.com/about-fiata.html>
- FOJTÍK, Ľuboš. (2010). *INCOTERMS a smlouva o přepravě*. eLAW – právní portál. [online]. 2010. [cit. 2015-03-09]. Dostupné z: <http://www.elaw.cz/clanek/incoterms-a-smlouva-o-preprave>.
- FRYDRYŠEK, Milan. (2014). *Ilegální imigrace do Velké Británie: V Calais bývá v kamionech odhaleno denně i sto běženců*. Dopravní noviny. [online]. 2014, č. 45 [cit. 2015-03-20]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/v-calais-byva-v-kamionech-odhaleno-denne-i-sto-bezencu>
- HRADILOVÁ, Veronika. (2015). *Úvod do mezinárodního práva soukromého*. Informační systém Masarykovy univerzity. Učební text. [online]. 2015. [cit. 2015-02-21]. Dostupné z: http://is.muni.cz/do/rect/el/estud/praf/js09/mps/web/doc/01Uvod_do_MPS_text.pdf
- KUČERA, Marek. (2014). *Úprava náhrady škody a nemajetkové újmy v novém občanském zákoníku*. Plavec&Partners, advokátní kancelář s.r.o. [online]. 2014. [cit. 2015-01-28]. Dostupné z: <http://www.ppak.cz/novinky/uprava-nahrady-skody-a-nemajetkove-ujmy-v-novem-obcanskem-zakoniku>
- MINISTERSTVO SPRAVEDLNOSTI ČR. (2015). Nový občanský zákoník: *Náhrada újmy a bezdůvodné obohacení* [online]. 2015. [cit. 2015-01-27]. Dostupné z: <http://obcanskyzakonik.justice.cz/nahrada-ujmy/konkretni-zmeny/nemajetkova-ujma/>
- MINISTERSTVO SPRAVEDLNOSTI ČR. (2015). Nový občanský zákoník: *Náhrada újmy v novém občanském zákoníku* [online]. 2015. [cit. 2015-02-05]. Dostupné z: http://obcanskyzakonik.justice.cz/fileadmin/user_upload/informacni_brozury/MS_brozura_nahrada_ujmy.pdf
- MINISTERSTVO SPRAVEDLNOSTI ČR. (2015). Nový občanský zákoník: *Náhrada újmy v novém občanském zákoníku* [online]. 2015. [cit. 2015-02-08]. Dostupné z: http://obcanskyzakonik.justice.cz/fileadmin/user_upload/informacni_brozury/MS_brozura_nahrada_ujmy.pdf

- MINISTERSTVO VNITRA ČR. (2015). Portál veřejné správy: *Ohlášení živnosti volné pro právnické osoby se sídlem na území České republiky (Česká právnická osoba)* [online]. Portál veřejné správy [cit. 2015-03-22]. Dostupné z: <http://portal.gov.cz/portal/podnikani/situace/291/294/5187.html>
- DTEST. (2013). *Pojišťovny ignorují Ústavní soud a dál krátí plnění* [online]. dTEST [cit. 2015-03-24]. Dostupné z: <https://www.dtest.cz/clanek-2916/pojistovny-ignoruji-nalez-ustavniho-soudu-a-dal-krati-pojistne-plneni#download>
- SLÁČALOVÁ, Jana. (2014). *Nelegální migrace a systém akreditace*. Pro dopravce [online]. 2014 [cit. 2015-03-20]. Dostupné z: <http://www.prodopravce.cz/zprava-i8648.php>
- SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY. (2014). *Všeobecné zásilatelské podmínky*. [online]. SSLCZECH. [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/files/uploaded/UserFiles/Dokumenty%20ke%20stazeni/V%C5%A1eobecn%C3%A9%20zasilatelsk%C3%A9%20podm%C3%ADnky%202014.pdf>
- SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY. (2000). *Kodex jednání zasílatele* [online]. SSLCZECH [cit. 2015-03-08]. Dostupné z: http://www.sslczech.cz/docs/kodex_jednani_zasilatele.pdf
- TESAŘ, Radan. (2013). *Neoprávněná amortizace náhradních dílů opraveného vozidla po dopravní nehodě?* EPRAVO [online]. 2013. [cit. 2015-03-21]. Dostupné z: <http://www.epravo.cz/top/clanky/neopravnena-amortizace-nahradnich-dilu-opraveneho-vozidla-po-dopravni-nehode-91452.html>

Interní dokumenty společnosti

Pojistná smlouva o pojištění souboru vozidel včetně všech dodatků

Pojistná smlouva o pojištění odpovědnosti silničního dopravce za škody

Pojistná smlouva o pojištění přepravy zásilek

Doklady a potřebné dokumenty k jednotlivým pojistným událostem

Ostatní

ČESKÁ POJIŠŤOVNA. Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za škodu VPPOS 2005. Dostupné z:

<http://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50015/vseobecne-pojistne-podminky-pro-pojisteni-odpovednosti-za-skodu.pdf>

ČESKÁ POJIŠŤOVNA. Doplnkové pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce DPPD 09. Dostupné z:

<http://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50015/dop-odpovednosti-za-skodu-silnicniho-dopravce.pdf>

ČESKÁ POJIŠŤOVNA. Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění přepravy zásilek VPPTZ 09. Dostupné z: <http://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50012/vpptz09.pdf>

ČESKÁ POJIŠŤOVNA. Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti silničního dopravce nebo zasílatele VPPDZ-P-01/2014. Dostupné z:

<http://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50015/odpovednost-silnicni-dopravce-pp-pdf>

ČESKÁ POJIŠŤOVNA. Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla VPP POV 2006. Dostupné z:

<http://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50017/vpp-sdruzene-pojisteni-vozidla-1011.pdf>

ČESKÁ POJIŠŤOVNA. Doplnkové pojistné podmínky pro úrazové pojištění řidiče DPPÚ 3. Dostupné z: <http://www.ceskapojistovna.cz/documents/10262/50017/vpp-sdruzene-pojisteni-vozidla-1011.pdf>

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 66/2011 Sb. m. s, o přístupu České republiky k Dodatkovému protokolu k Úmluvě o přepravní smlouvě.

Seznam zkratek

CZK	mezinárodní ISO kód pro Korunu českou
ČKP	Česká kancelář pojistitelů
čl.	článek
ČP	Česká pojišťovna, a.s.
	dopravce nebo zasílatele VPPDZ-P-01/2014
DPPÚ 3	Doplňkové pojistné podmínky pro úrazové pojištění řidiče DPPÚ 3
EHK OSN	Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů
EHS	Evropské hospodářské společenství
EU	Evropská unie
EUR	mezinárodní ISO kód pro Euro
FIATA	Mezinárodní asociace zasílatelských svazů
IRU	Mezinárodní silniční unie
násl.	následující
NOZ	Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník
odst.	odstavec
písm.	písmeno
PojSml	Zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě a o změně souvisejících zákonů (zákon o pojistné smlouvě)
PSÚ	přírozená spoluúčast
SDR	Zvláštní práva čerpání (Special Drawing Right)
ust.	ustanovení
VPP POV 2006	Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti za škodu
VPPDZ-P-01/2015	Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění odpovědnosti silničního
VPPOS 2005	Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění obecné odpovědnosti za škodu VPPOS 2005
VPPTZ 09	Všeobecné pojistné podmínky pro pojištění přepravy zásilek VPPTZ 09
XDR	mezinárodní ISO kód pro SDR
ZPOV	Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla) způsobenou provozem vozidla VPP POV 2006

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 25. 4. 2015


.....
Bc. Kateřina Míková